GUSTAVO GIOVANNONI

VECCHIE CITTÀ
ED
EDILIZIA NUOVA

Con 177 figure nel testo

TORINO
UNIONE TIPOGRAFICO-EDITRICE TORINESE
(già fratelli Pomba Libraj in Principio della Contrada di Pó - 1796)
1931-IX

LIBRARY
UNIVERSITY OF CALIFORNIA
DAVIS
Digitized by Google

Torino — Tipografia Sociale Torinese — 1931-IX

Digitized by Google

PREFAZIONE

Quando nel 1913 *Gustavo Giovannoni pubblicò sulla* Nuova Antologia *i suoi articoli su « Vecchie città ed Edilizia nuova » disse a chi seppe intenderla una parola nuova.*

Pochi però intuirono la importanza dell'argomento, e pochi si resero conto, allora, che l'Urbanistica non è disciplina di dilettanti e di tecnici generici se pur rispettabili; e pochi sopratutto furono a comprendere che il monito del Giovannoni doveva essere in modo particolare raccolto dagli italiani, i quali devono conservare la caratteristica bellezza delle loro città, mentre l'imponenza del fenomeno demografico allarga le antiche cinte urbane e il fervore dei traffici tenta aprire nuovi varchi alle velocità trionfanti, battendo contro gli ostacoli rappresentati da monumenti gloriosi.

Mentre la scienza urbanistica, matura e vittoriosa in quasi tutti i paesi più evoluti, aveva altrove i suoi fedeli numerosi e convinti, da noi la tragica pigrizia mentale dei dirigenti politici amministratori e tecnici del vecchio regime continuava a gravare col peso della sua inerte impotenza contro ogni nobile iniziativa, e improntava di sè le opere pubbliche di sventramento e di ampliamento delle nostre città, con quelle realizzazioni ufficiali che furono tra le più banali e sbagliate operazioni edilizie dell'ultimo ventennio.

Ma il buon seme era stato gettato, e doveva dare il suo frutto.

Sorse intanto la Scuola superiore di Architettura di Roma che ebbe la sua prima cattedra di Urbanistica, alla quale fu chiamato Marcello Piacentini che fu tra i primi ad affrontare il problema con larghezza nuova di vedute e con fervore entusiasta di opere. E intorno a Giovannoni e a Piacentini i giovani, con l'entusiasmo che caratterizza la gioventù ringagliardita del regime fascista, accorsero ed accorrono per ricevere e per diffondere a loro volta il buon insegnamento.

Nel 1925 *al Congresso di Edilizia e di Urbanistica a Torino fu passata la prima rassegna italiana di studiosi che, specialmente a Milano, avevano cominciato a dare evidenti segni della loro vivace preparazione.*

Digitized by Google

Non furono molti i convenuti, in confronto ai numerosi ed agguerriti gruppi di urbanisti stranieri, ma sufficienti a lasciar intendere che una coscienza nuova si andava formando nel paese su di un tale argomento.

Ed ecco partire da questi inizi tutta una organizzazione di studio, tutto un fervore di vita nuova: ecco che le nuove Scuole di Architettura di Torino, Venezia, Firenze e Napoli istituiscono le loro cattedre di Edilizia cittadina; ecco tutta una serie brillante di concorsi banditi dalle principali città italiane, e generalmente vinti da quei giovani che allo studio dell'appassionante tema hanno dato il loro cosciente e disciplinato entusiasmo; ecco il Congresso Internazionale delle abitazioni e dei piani regolatori del 1929 *a Roma, dove più di mille studiosi stranieri possono constatare ed apprezzare il lievito di rinnovamento che va penetrando tra gli architetti e gli ingegneri italiani; ecco i gruppi di Urbanisti che si formano in seno alle organizzazioni sindacali; ecco finalmente fondato l'Istituto Nazionale di Urbanistica (di cui già, nel* 1928 *erasi avanzata la proposta) che si prefigge la buona propaganda, il coordinamento delle iniziative e il vigile controllo per lo studio e l'attuazione dei piani regolatori e, in genere, di tutta la scienza, l'arte, il giure dell'urbanistica; ed ecco infine questa collana che l' U. T. E. T. inizia sotto la direzione di Gustavo Giovannoni, e proprio con una opera dello stesso Giovannoni. Questa collana, che l'Istituto Nazionale d'Urbanistica si onora di porre sotto i propri auspici, vuole essere uno dei più efficaci mezzi di penetrazione e di propaganda, vuole diffondere la conoscenza dei problemi che le nuovissime esigenze della vita cittadina impostano, e dei moderni tecnici che la risoluzione adeguata di quei problemi permettono.*

Si succederanno in esso alle trattazioni sui vasti problemi dello sviluppo cittadino, del suo avviamento, del suo innesto sull'antico tronco, quelle sulle non meno importanti questioni giuridiche ed amministrative che all'Urbanistica si ricollegano, o sui mezzi cinematici che rappresentano il necessario elemento meccanico nelle grandi città, ovvero sui tanti temi speciali, come quelli delle costruzioni asismiche, delle abitazioni popolari, ecc.; sì che la Collana rifletta tutta la complessità di condizioni di Arte e di tecnica, di storia e di economia, di Architettura e di traffico che fanno capo alla città moderna, ed in particolare alla città moderna italiana.

Che la collana tanto opportunamente e tanto lodevolmente conseguita e curata dalla U. T. E. T. si inizii con l'opera di un pioniere e di un maestro universalmente riconosciuto come Gustavo Giovannoni, è un dovere ed una sintomatica affermazione.

Digitized by Google

L'Istituto Nazionale di Urbanistica tende a scuotere quello che ancora in molte sfere ufficiali e nelle zone morte del gran pubblico è rimasto di torpido e di arretrato; esso vuole dimostrare come l'Urbanistica non sia argomento da affrontarsi senza specifica preparazione, ma abbia invece il carattere di una vera scienza positiva cui tutte le scienze recano contributo e l'Arte dona lo spirito che ne fà belle nei secoli le creazioni. Ed è per questo che a tutti coloro che dell'argomento si interessano, Architetti e Ingegneri, igienisti e amministratori pubblici che il peso delle responsabilità vuole vigili e pensosi, uomini colti e studenti bramosi di sapere, l'Istituto rimanda la lettura e la meditazione sul nuovo libro di Gustavo Giovannoni.

Esso non è soltanto una guida sicura appoggiata ad esempi numerosi, a fatti concreti e recenti, ciascuni dei quali ha rappresentato specialmente per l'Arte una battaglia vivace; non è soltanto dimostrazione della possibilità di conciliazione tra due termini che sembrano a torto antitetici, del rispetto dell'antico e dell'avviamento nel tempo e nello spazio della fabbricazione delle nuove città; ma è anche un fervido atto di fede ed una alta affermazione di scienza; è una buona battaglia combattuta; è, infine, un contributo prezioso all'opera di cosciente rinnovamento che il Fascismo va imprimendo alle città italiane.

Roma, maggio 1931-IX.

ALBERTO CALZA BINI
Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPITOLO PRIMO

CONTRASTI ED ACCORDI

Quando Sisto V pose mano energicamente ad eseguire il grandioso progetto di rinnovamento, e, come direbbero i nostri uomini d'affari, di « messa in valore dei terreni » della Roma alta, ed attraverso le ville ed i vigneti dell'Esquilino, del Viminale, del Quirinale tracciò le lunghe vie, diritte come la sua volontà, s'imbattè in un grande monumento, il Colosseo, che con la sua enorme mole si parava dinanzi all'asse del nuovo stradone di S. Giovanni. Subitaneo ed insofferente di ostacoli come egli era, la sua decisione fu presto presa: il Colosseo sia tagliato e la strada passi; ed il fido Fontana, che già aveva distrutto il Septizonio (la cosidetta Casa di Virgilio) e che aveva dal papa piena autorizzazione di valersi di antichi materiali per le nuove fabbriche, fu incaricato di eseguire l'ordine. Ma contro questo si levò, con bell'ardire, il cardinale di Santa Severina, Giulio Antonio Santorio (1), il quale, portando dalla sua altri cardinali, tanto fece da indurre il papa a desistere dalla vandalica impresa, e l'Anfiteatro Flavio fu risparmiato.

Come nota il Gnoli nel riferire tal fatto (2), certo a quel tempo non saranno mancati a questo benemerito difensore del grande monumento romano gli epiteti di pedante, di retrivo, di conservatore di inutili anticaglie. Ma al tempo nostro il proposito di papa Sisto di subordinare l'esistenza di un'opera così gloriosa ad una linea, male ideata, di una via nuova non sarebbe più concepibile, neanche da parte dei novatori più arditi, chè nel senso del rispetto verso i monumenti dell'antichità si son fatti passi giganteschi; e forse non è lontano il tempo in cui l'interesse e lo studio di cui ora sono oggetto anche gli edifici del Medio Evo e della Rinascenza si tradurranno nel modo istesso e con lo stesso ritardo di fase che si è avuto per le opere antiche, in un'analoga tendenza conservatrice verso di essi, o, più propriamente, verso quelli che saranno allora rimasti superstiti dalle fortunose vicende attuali.

Il delinearsi di questo sentimento noi possiamo cogliere in un altro episodio romano posteriore a quello ora riferito, ma da esso non dissimile, in cui pure trattavasi di effimere esigenze e di sacrifici sproporzionati, ed il problema si è risolto da sè.

---

(1) Cfr. *Autobiografia del card. Santorio* (Mss. della Corsiniana, n. 808). Vedi anche cenni negli *Avvisi Urbinati* (Arch. Vaticano: Cod. Urb. Lat. 1053, c. 383, 385).

(2) Cfr. D. Gnoli, *Nuovo accesso in Piazza S. Pietro* (*Archivio storico dell'arte*, anno 1889, pag. 138).

Digitized by Google

Nel 1811 un altro grande, potentissimo e prepotentissimo, Napoleone I, aveva (con lo stesso decreto che stabiliva l'ampliamento della Piazza S. Pietro e di quella di Fontana di Trevi) ordinata la demolizione del palazzetto di Venezia per prolungare di un altro tratto il Corso verso il Campidoglio. Ma a difesa del palazzetto sorse l'energico console del Regno Italico, Giuseppe Tambroni, e con lui si unirono gli artisti, tra cui il grande Canova. Una fiera protesta, piena di argomentazioni non solo artistiche ma anche giuridiche e finanziarie, fu inviata a Parigi per combattere « les projets destructeurs des employés français », e per opporsi all'inutile distruzione dell'edificio quattrocentesco « prezioso anello che lega il gusto barbaro col moderno » (1): ed ebbe pieno successo, poichè Napoleone, certo saviamente consigliato dal De Tournon, ritirò il decreto, ed il « Giardino di S. Marco » fu salvo: o, per dir meglio, ebbe la vita prolungata di un secolo preciso, fino al giorno in cui le condizioni di visuale e di spazio richieste dal nuovo monumento al Re Vittorio Emanuele ne hanno reso necessaria la demolizione.

Questi due episodî rappresentano le prime avvisaglie di quello che al tempo nostro, nel rapido e tumultuoso ampliarsi della città, e, d'altro lato, nel diffondersi della coltura e del senso d'arte riflesso, è divenuto dibattito acuto di ogni giorno: dibattito in cui non sempre certo arride in pro della conservazione del carattere monumentale ed artistico la fortuna che coronò i nobili sforzi del cardinal Santorio o del rivoluzionario Tambroni. Sono, allora come ora, due tendenze e due procedimenti che si trovano tra loro di fronte quando si tratta di rinnovare un vecchio centro e di determinare i rapporti tra l'ambiente antico e lo sviluppo nuovo: per l'uno, ove si escludano le opere d'importanza singolare ed i monumenti altamente venerandi, tutti i resti del passato non rappresentano che « ostacoli » nella nuova sistemazione edilizia, per l'altro sono invece « capisaldi » immutabili.

Questa divergenza di criterî ha tutta l'apparenza di un contrasto irreducibile tra due concezioni opposte, tra la Vita e la Storia; sembra che da un lato tutte stiano le esigenze positive dello sviluppo moderno e del moderno modo di vivere, dall'altro il rispetto pei ricordi storici ed artistici, per le condizioni d'ambiente in cui si svolse la vecchia città. E la lotta ferve appunto su tali questioni di principio. I novatori dicono: le città non sono musei od archivi, ma son fatte per vivervi nel miglior modo possibile, e noi non possiamo comprometterne lo sviluppo e fermare il cammino della civiltà, chiudendo la vita nuova entro vie ristrette e tristi, solo per un malinteso rispetto feticista verso il passato. Le nostre esigenze sono completamente diverse da quelle dei nostri antenati; ed a queste noi non possiamo più adattarci, nel modo istesso che non sapremmo più portare i loro vestiti, pittoreschi ma incomodi. Aria, luce, comodità, igiene, questo noi vogliamo! Le abitazioni siano comode ed aperte, le vie siano ampie, utili, di rapido percorso; e se sul loro tracciato si trovano edifici importanti od opere d'arte che non possano essere spostati (a meno che non si tratti di monumenti eccezionali), non v'è altro da fare che demolirli, e, al più, se v'è tempo, conservarne il ricordo con documenti grafici.

---

(1) Cfr. DENGEL, *Geschichte des Palazzo di S. Marco*, nell'opera: *Der Palazzo di Venezia*, pag. 139, Vienna 1909.

Digitized by Google

Rispondono i conservatori: non può la vita esser mossa soltanto da un materiale concetto utilitario, senza un ideale, senza una ricerca di bellezza; meno ancora della vita dell'individuo può esserlo la vita collettiva delle città, che deve contenere in sè elementi di educazione morale ed estetica, e che non può prescindere dalla tradizione in cui è tanta parte della gloria nazionale. E la tradizione si calpesta il giorno che si abbatte o si deturpa un monumento, e si toglie un testimonio di arte e di storia, o che si trasforma violentemente la fisonomia dell'ambiente che a tutto un quartiere i secoli hanno pian piano impresso e che spesso ha valore assai maggiore di quello del monumento singolo. La ragione di essere, l'importanza, spesso anche la prosperità presente di molte città (come Roma, e Firenze, e Venezia, e Norimberga, e Bruges, e Siena, e Verona) sta ben più che nel loro valore attuale, nella luce che su esse irradia il passato: non oscuriamola col distruggerne i resti monumentali e con l'intorbidarne il carattere. E se questo rispetto, che può dirsi un dovere nobiliare, porterà a percorrere una via con qualche maggior disagio, non lamentiamocene se con questo si salvano i diritti della bellezza e della storia.

Come spesso accade in questioni complesse (e pochi fatti umani son più complessi dello sviluppo di una città), tutti questi principî estremi, tutti questi aforismi, sono rispettabili e giusti; ma sono teoria, ma contemplano il grave problema da un lato soltanto; e spesso essi s'indugiano in termini formali e combattono nel vuoto. In pratica invece, specialmente ora col prevalere di recentissime tendenze edilizie e col perfezionarsi dei numerosi « congegni » a servizio delle città, la questione si sposta, ed avviene in questo campo ciò che in tanti altri han prodotto la coltura moderna ed i moderni mezzi col mutare inaspettatamente fronte a problemi che sembravano insolubili; sicchè io non credo di esagerare in ottimismo affermando che da uno studio fatto con ampiezza di vedute, con esatta cognizione delle reali esigenze dell'edilizia e dei mezzi a sua disposizione, con affetto sincero verso l'arte e le memorie cittadine, non solo è quasi sempre possibile trovare una transazione tra i due ordini di criterî *col dare a ciascuno razionalmente il suo campo di azione;* ma non di rado anche si giunge a far sì che dalle difficoltà stesse balzi fuori la soluzione logica e viva, meditata e geniale, lontana dalla volgare e facile applicazione di disposizioni geometriche buone (o piuttosto cattive) per tutti i casi e per tutti i luoghi, espressioni

...du rythme commode,
comme un soulier trop grand.

Non è dunque più vera, in questo come in tanti altri campi, la profezia del « ceci tuera cela », ma è invece possibile nelle città storiche con una serie di provvidenze di miglioramento e di avviamento e sovrattutto con uno studio metodico del sistema cinematico che si sostituisca all'empirismo dominante, ottenere che i quartieri vecchi ed i nuovi, ciascuno con le proprie caratteristiche, coesistano armonicamente in un unico maggior sistema, in un più complesso organismo nuovissimo.

Il tema dunque che i nuovi mezzi ed i nuovi studi hanno aperto è vasto e magnifico, ma è anche di una gravità e di una urgenza che impaurano. Non è vano infatti l'affermare che i grandi problemi delle nostre città battono alle porte e forse ora si decide la loro sorte nel passato e nell'avvenire. Trattasi, in questa scadenza

Digitized by Google

ormai giunta, o di renderle adatte a diventare realmente grandi centri, tali da accogliere gli aumenti progressivi della popolazione, assumendo ampiezza e nobiltà degne delle grandi tradizioni, rispettando e valorizzando il mirabile patrimonio d'Arte trasmessoci dai secoli, ovvero di pregiudicare senza rimedio queste possibilità di ampio, organico, fecondo sviluppo e questa salvezza di ciò che è bello e caro del nostro retaggio urbanistico, perpetuando la triste êra di confusionismo, di mancanza di direttive edilizie, di speculazioni parassitarie sulle aree, di distruzione progressiva dei monumenti e del loro ambiente.

Quanti errori irreparabili, resi permanenti dalle costruzioni, sono invero stati commessi negli ultimi cinquant'anni nelle belle città italiane! La miopia, la incompetenza, la rettorica, l'interesse privato si sono data la mano per stabilire un regime urbanistico di empirismo e di dilettantismo: vie senza sbocco e senza scopo, piani regolatori concepiti solo in funzione geometrica (o, per essere più precisi, secondo una geometria a due dimensioni soltanto); sventramenti di vecchi quartieri inutili, o quasi, allo scopo dell'igiene perchè punto di partenza di nuovi e più gravi addensamenti, disastrosi finanziariamente, ruinosi pel carattere delle antiche città e per la integrità dei loro monumenti; concezioni embrionali nei riguardi della circolazione subito sorpassate dalla realtà delle esigenze e dei mezzi prima ancora di essere tradotte in atto; mancante ogni concetto elementare di divisione in zone nei nuovi quartieri, ogni tendenza ad un avviamento dello sviluppo non immediato, ogni visione della città futura; arretrate e decrepite in Italia le leggi che reggono la materia urbanistica e tali da favorire gli errori e da ostacolare il vero e sano sviluppo, creando artificiosamente problemi anzichè risolverli. E così è avvenuto che molte delle nostre belle città hanno perduto in parte il loro carattere e la loro bellezza, senza divenire vere città moderne, adatte al nuovo ritmo di vita, alla nuovissima e vastissima funzione urbana; e la banalità dell'aspetto si è associata alla insufficienza dei mezzi di sviluppo.

Occorre dunque dire « basta » su questa via, e « seguire altro viaggio » di quello fin qui tenuto. Occorre trasformare i mezzi modernissimi della tecnica e della meccanica da elementi di ingombro e di congestionamento in elementi di decentramento efficace, da nemici acerrimi in alleati possenti delle ragioni conservatrici, o, per meglio dire, dei criterî di giusta distribuzione funzionale dell'abitato; occorre introdurre un ritmo ed una disciplina, un senso nuovo della bellezza nell'aggruppamento delle masse e degli spazi; occorre creare e diffondere una coscienza urbanistica. Ed in questo tempo « in cui secol s'innova » il porre nei suoi giusti termini un grande problema nazionale vuol dire già avviarlo alla sua soluzione.

Nè bisogna dimenticare che se ovunque il detto problema si affaccia con gravità imponente, ed ovunque si presenta per la città novecentista il tema di accogliere un numero rapidamente crescente di abitanti ed insieme quello di riscattare i mali lasciatile in eredità dal secolo precedente, esso appare in Italia in un aspetto specialissimo per la nostra tradizione d'Arte a cui non vogliamo e non dobbiamo rinunziare, pel cospicuo patrimonio di storia e di bellezza monumentale, pel sentimento del nostro popolo che deve riflettersi in un organismo ed in uno stile nostro. L'Italia, che pur nella organizzazione urbanistica e nella concezione di una città considerata

Digitized by Google

come una grande opera d'Arte e di civiltà è stata maestra al mondo, è ora rimasta indietro in questo campo rispetto a molte altre nazioni. Deve rapidamente ricuperare il tempo perduto, valendosi della esperienza degli altri e della sua propria, ma recandovi il lievito del proprio pensiero e della propria rinnovata energia.

Per fortuna i segni della rinascita sono quanto mai chiari e promettenti. È infatti in questo momento negli studi urbanistici italiani un magnifico risveglio, che, se nasce dall'opera fervida di pochi, si diffonde rapidamente nella viva massa dei giovani e trascina spesso con sè anche le amministrazioni comunali che fanno a gara a bandire concorsi pei piani regolatori delle città. Ed è interessante notare come la giovane scuola urbanistica « pur mo' nata » sia insieme conservatrice e novatrice, senta profondamente, come un dovere e come un affetto, la necessità del rispetto verso i monumenti antichi, e sovrattutto intenda l'ambientismo, nei riguardi edilizi o nei riguardi paesistici, come cosa viva, da cui le città traggono la loro fisonomia incancellabile; ma insieme voglia soddisfare non con mezzi termini, ma con soluzioni audaci ed organicamente nuove alle esigenze della vita moderna, e si valga di tutti i mezzi nuovi, e abbia la visione vasta di quello che sarà la città avvenire. Ed in questo ordine nuovo di pensiero e di studio argomento principalissimo, appunto nell'intento di conciliare i due fini che sembrano, e non sono, antitetici, è per essa quello di studiare le condizioni dell'innesto dei nuovi quartieri sul vecchio tronco, combattendo i pregiudizi radicati di chi crede risolvere i terribili problemi delle città con alcuni segni tracciati con la riga nel cuore delle vecchie città e coi colpi di piccone dati alla cieca.

Gli ostacoli invero al prevalere di queste sane tendenze, allo svilupparsi di così promettente inizio non mancano e sono grandi. Mentre per affrontare temi così complessi occorre preparazione speciale, basata su di una profonda coltura nei diversissimi campi della tecnica, della storia e dell'arte (1), ancora invece da moltissimi si ignora perfino che l'Urbanistica è sorta ed è una scienza. Ancora negli uffici tecnici statali e comunali è quasi assoluta la incompetenza, con quel tipico ritardo di fase ad accogliere nuovi metodi e nuove idee che è costante nell'ordinamento e nelle tendenze dei pubblici uffici (2); nè è da farne colpa ad alcuno, quando anche l'insegnamento ufficiale è ancora in questo campo appena in embrione (3). Ancora non si vedono i segni di organiche riforme legislative ed amministrative indispensabili pel rinnovamento di istituti e di procedimenti. Ancora imperversa tra gli uomini politici, gli amministratori, le persone colte, un dilettantismo pericolosissimo fatto di vecchi pregiudizi;

---

(1) Dice l'HAUSMANN (Cfr. *Mémoires du baron Haussmann*, tomo I, pag. 12, Parigi 1890) che chi si occupa di tali soggetti dovrebbe essere « un administrateur doublé d'artiste, épris de toutes les grandes choses, passionné pour le beau... mais sachant par expérience que les choses secondaires ne sont pas à négliger ».

(2) Veri uffici urbanistici non esistono nelle città italiane altro che in qualche caso di eccezione, e mancano quasi sempre organi di raccolta degli indispensabili dati statistici, di coordinamento tra le varie attività facenti capo alla vita cittadina. Negli Uffici del Genio civile ed in un altissimo consesso tecnico qual'è il Consiglio superiore dei Lavori pubblici le questioni urbanistiche trovano la lor sede quasi incidentalmente, secondo criterî arretrati che sono ben lontani da quella competenza che ivi caratterizza la trattazione degli altri rami dello scibile tecnico.

(3) Insegnamenti di Urbanistica esistono in forma regolare nelle varie Scuole d'architettura che in Italia ora iniziano la loro vita; mancano invece nelle Scuole d'ingegneria, le quali ancora risentono di ordinamenti arretrati.

Digitized by Google

e quasi non v'è podestà o segretario comunale o presidente di cooperativa di costruzioni che non si creda al caso di improvvisare un piano regolatore quasi fosse un affare di ordinaria amministrazione, o che intenda la necessità di seguire la continuità di un regolare programma con la graduazione dei provvedimenti esecutivi.

Questo punto è specialmente di somma importanza e su di esso occorre insistere in tutti i toni. Possono infatti gli architetti e gli ingegneri disegnare genialissimi piani regolatori, ma questi a nulla servono, se non vengono a dar loro vita le provvidenze amministrative e le combinazioni finanziarie; le quali rappresentano il vero elemento dinamico che ne avvia l'attuazione, non solo nello spazio, ma anche nel tempo, con un ordine di successione che può secondare o può annullare il concetto informatore del piano stesso. Tanto è vero questo, che molto spesso i piani regolatori si risolvono in una dannosa illusione e finiscono ad essere attuati soltanto per varianti sporadiche e secondo opere isolate che nulla hanno a vedere col programma edilizio. Tanto è vero altresì che gli esempi non sono infrequenti di governanti di alta mente che hanno miseramente fallito nell'attuazione di grandi vedute edilizie, appunto per la mancanza di ogni razionale guida nella rispondenza tra i mezzi ed il fine.

Fornire le cognizioni e le idee che valgano a superare questo stato mentale di inerzia, a dare almeno una coscienza dei quesiti urbanistici ed a togliere ad uno ad uno gli ostacoli che si frappongono alla loro soluzione: ecco lo scopo della Collana urbanistica di cui si inizia la pubblicazione, ed in particolare del presente volume; il quale si propone come « problema centrale » quello dei rapporti tra l'edilizia vecchia e la nuova nelle sistemazioni delle città.

Le città vecchie e le città nuove sono organismi che hanno tra loro essenzialissime differenze, che rispondono al diverso ordine di capacità, di esigenze varie, di ordinamenti e di mezzi, in cui a lor volta si riflettono i corrispondenti periodi della civiltà umana.

Se questo volume fosse un vero trattato di Urbanistica occorrerebbe considerare siffatti caratteri *ex professo*. Qui invece lo studio se ne farà soltanto sommario, ed in talune parti appena indicativo, in quanto si riferisce al nostro tema fondamentale. Da un lato esso metterà in luce le differenze suddette e mostrerà la incompatibilità assoluta tra l'intensificare lo sviluppo della vertiginosa vita moderna ed il volerla contenere nelle modeste e tranquille sedi delle vecchie città; ma d'altro lato ci recherà gli elementi ed i rapporti che questi recano all'integrale città.

Sono questi di varissimo ordine. La legge della « permanenza dello schema planimetrico fa sì che quello che ora è spesso il nucleo della città moderna risponde ancora ad un tipo topografico ed edilizio di molti secoli addietro; ed ecco quindi che la storia diviene cosa viva, si unisce coi suoi resti con la fabbricazione attuale, determina tante interferenze che è difficile sdoppiare, tanti problemi che occorre risolvere per transazione.

Si associano direttamente a questi, in modo formidabile nelle città italiane, i quesiti dell'Arte, e chi li disprezza bestemmia contro tutto ciò che è più altamente italiano. Le nostre città e le nostre borgate sono quasi tutte, non solo nei loro monumenti ma nel loro insieme, mirabili gemme, a cui occorre un grave e reverente senso di responsabilità nel porre le mani nei mutamenti necessari che le portino a funzione di vita nuova.

Digitized by Google

S. E. Benito Mussolini ebbe ad esprimere un pensiero veramente profondo quando disse che la storia di Roma sta segnata non già negli scritti, manchevoli, partigiani, miopi, ma nei resti monumentali da cui parte una voce alta e sicura di ricordo e di ammonimento. Egli ha non solo affermato con ciò un valore ideale, ma ha stabilito un saldo criterio di Urbanistica; ed il criterio richiede la conoscenza.

Un altro concetto infine collega con molteplici relazioni il vecchio ed il nuovo. Nella formazione, nello sviluppo, nel tipo e nell'aspetto delle agglomerazioni urbane esistenti c'è non soltanto il generico insegnamento della esperienza storica, ma c'è anche materia di applicazioni utili, specialmente per quelle parti delle moderne città, in cui, dopo sdoppiato il movimento della grande circolazione dalla vita interna di alcuni quartieri singoli, o centrali o esteriori, questa possa svolgersi in relativa tranquillità, e le piazze e le vie possano ivi assumere aspetto diverso da quello di organi di una grande macchina. In tali temi ben delimitati i modelli delle vecchie città — lo hanno dimostrato il Sitte, il Buls, il Brinkmann — possono fornirci esempi preziosi per utilità logica e per stile edilizio, e si contrappongono alla piatta banalità del geometrismo che tanto ha imperversato nelle città moderne, specialmente nello scorcio del secolo scorso.

Con questi concetti e queste finalità si susseguiranno qui le trattazioni sui caratteri delle vecchie città e delle città moderne, considerati, per ragioni di chiarezza, come cose indipendenti, e nei successivi capitoli portate ai rapporti molteplici che tra loro si intrecciano.

Digitized by Google

CAPITOLO SECONDO

CARATTERI DELLE VECCHIE CITTÀ

Si potrebbe invero asserire che non esistono città interamente vecchie, come non esistono città interamente nuove. Le prime hanno sempre subìto nel corso dei secoli rinnovamenti essenziali, le seconde sorgono quasi sempre su di un nucleo esistente, continuando una vita edilizia già da lungo tempo iniziata. Rarissime le eccezioni. Di città che conservino completamente il tipo edilizio antico, sia pur nelle inevitabili trasformazioni dei singoli elementi, possono citarsi anzitutto Venezia, per le sue singolarissime condizioni naturali e tradizionali, e S. Gimignano e Pienza, e, fuori d'Italia, Rothemburg e Buttstedt. Di città recentemente fondate come espressione interamente nuova, Washington, Casablanca, La Plata, Zeebrugge nel secolo scorso, le città giardino inglesi come Portsunlight e Lechtworth, Camberra la futura capitale dell'Australia, Tell el Aviv in Palestina, ed in Italia le città interamente ricostruite dopo i terremoti, come Messina, Reggio, Avezzano, offrono i più significativi esempi.

Il caso dell'innesto è invece il normale. La città è sorta per una delle tante ragioni di inizio urbanistico: o come centro commerciale all'incontro di vie ed in luogo adatto pei mercati, o come centro militare, per stabilizzazione di un campo o per agglomerazione intorno ad un castello occupante un posto fortificato, o come formazione d'indole politica o religiosa, o per varie di tali ragioni insieme. Si è sviluppata poi, spesso ampliando a dismisura o mutando la funzione primitiva, ma conservandone il retaggio nella posizione generale, nel nome e nella conformazione di alcuni suoi quartieri. Talvolta questo sviluppo è stato rapido, ma ha cessato quasi totalmente col cessare e con l'affievolirsi delle cause determinanti, ed ha prodotto un breve periodo di splendore ed una stasi successiva; talvolta invece è stato lento e continuo ed ha avuto varie importanti riprese.

Non è qui possibile soffermarsi a recare esempi illustrativi di questo processo di costituzione delle città, nè analizzare le cause, talvolta semplici, talvolta complesse, che l'hanno prodotto. Su questo tema, che è di alto interesse storico e sociale, ma che ha solo indiretta relazione con la forma geometrica dello schema cittadino, si è svolta tutta una letteratura, la quale è invero ancora manchevole, ed è desiderabile che la lacuna sia presto colmata, nei riguardi delle città italiane (1).

(1) Cfr. su questo argomento della storia delle origini urbane: *Théorie des villes. Comment les villes se sont formées* (*Revue gén. de l'Architecture*, 1854); RATZEL, *Die geographische Lage der grossen Städte* (*Die Grossstadt*, Dresda 1903); HASSERT, *Die Städte geographisch betrachtet*, Lipsia 1907;

Digitized by Google

Solo qui potremo accennare a talune classificazioni formali proposte per riassumere i concetti sulla formazione delle città.

L'Hirschfeld a proposito delle città greche (op. cit.) pone come elemento predominante: nelle città primitive la posizione forte della località, nel periodo di espansione ellenica il luogo più adatto pei commerci, nel periodo ellenistico e romano il più gradevole e sano. Lo Stübben (op. cit.), in una ben più complessa suddivisione, analizza le cause relative alla geografia, alla topografia, alla storia, e distingue i seguenti casi tipici: 1° la città si edifica nel nodo di convergenza di vie di comunicazione; 2° le condizioni topografiche speciali completano il dato geografico generale; 3° gli avvenimenti politici e lo sviluppo economico intervengono come elementi preponderanti. La teoria del Lavedan infine, riferendosi non tanto alla postura quanto al tracciato della pianta della città, la riporta a quattro cause: 1° la parte dell'intervento volontario dell'uomo; 2° i dati materiali della topografia; 3° la funzione della città; 4° le teorie.

Una suddivisione, che trovasi in tutti gli autori di Urbanistica, è quella in città naturalmente sorte, nate dal caso ed ingrandite successivamente, e città artificiali immaginate e tracciate dal pensiero e dalla volontà di un uomo. I tedeschi adoperano a tal uopo i termini di *gewordene* (divenuta) e di *gegrundete* (fondata). Ma, come sempre nelle classificazioni di casi complessi, la suddivisione mal corrisponde alla realtà, poichè, secondo quanto già si è accennato, quasi costantemente la città « creata », cioè la concezione artificiale e voluta, si innesta ad un centro esistente, sorto naturalmente e più o meno sviluppato, e la progressione è qualcosa di diverso dalla formazione perchè vi si associa sempre il problema dell'adattamento, problema che è il normale ed il fondamentale nei moderni piani di ampliamento cittadino.

HIRSCHFELD, *Zur Typologie griechischer Ansiedelungen im Alterthum*, Berlino 1884; C. MERKEL, *Die Ingenieur-Technik im Alterthum*, Berlino 1899; A. GERKAN, *Griechische Städteanlage, etc.*, Berlino e Lipsia 1924; PAULY-WISSOWA, *Real-Encyclopädie, etc.*, vol. VIII, 2; FUNCK-BRENTANO, *La formation des villes dans l'Europe occidentale*, 1901; J. FLACH, *Les origines de l'ancienne France*, Parigi 1886-1904; J. KRETZSCHMAR, *Der Stadtplan als Geschichtequelle* (*Deutsche Geschichte Blätter*, 1908); C. JULLIAN, *Rôle des monuments dans la formation topographique des villes* (*Revue des cours, etc.*, 1914); R. MAUNIER, *L'origine et la fonction économique des villes*, Parigi 1910; V. BELOW, *Das altere deutsche Stadtwesen und Bürgertum*, 1898; FRITZ, *Deutsche Stadtanlagen*, Lipsia 1894; F. J. HAVERFIELD, *Ancient Townplanning*, Oxford 1913.

Trattazioni più ampie sulla storia urbanistica potranno aversi nelle seguenti opere: A. E. BRINKMANN, *Platz und Monument*, Berlino 1908; C. GURLITT, *Handbuch des Städtebaues*, Berlino 1920; P. WATERHOUSE e R. UNWIN, *Old town and new needs*, Manchester 1912; K. HÖPFNER, *Ueber die Grundbegriffe des Städtebaues*, Berlino 1920; P. LAVEDAN, *Histoire de l'Urbanisme*, Parigi 1926; M. POÈTE, *Introduction à l'Urbanisme*, Parigi 1929; oltre che in trattati generali, come quelli dello STÜBBEN, *Der Städtebau* (*Handbuch der Architektur*, IV Th. 9, H.B.); R. UNWIN, *Townplanning in practice*, Londra 1909; SITTE, *L'art de bâtir les villes* (4ª ediz.), Ginevra 1902; A. HOFMANN, *Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft* (*Deutsche Bauzeitung*, 1921); REY, PIDOUX, BARDE, *La science des plans de villes*, Losanna, Parigi, s. d., ecc., oltre, infine, ai tanti contributi in riviste come *Der Städtebau*, *Townplanning*, *Architettura ed Arti decorative*, o negli Atti dei Congressi internazionali dei piani regolatori.

Malgrado tuttavia questo imponente complesso di lavori, moltissimo v'è ancora da studiare in questo campo; chè infatti, come nella storia le vicende sociali e demografiche che riguardano la vita del popolo ci sono molto men note dei dati relativi ai grandi avvenimenti ed alle figure più in vista, così queste condizioni sulla vita delle città sono rimaste assai indietro in confronto delle ricerche sui principali monumenti e su alcuni speciali elementi topografici.

Digitized by Google

Nelle città naturalmente e spontaneamente sorte il rapporto del tracciato con la causa materiale è evidente e diretto. L'incrocio delle vie, la piazza del mercato, la fortezza, il tempio o la chiesa (cioè il primo santuario isolato divenuto poi elemento religioso civico), il porto con lo sviluppo longitudinale del lungo-mare, rappresentano i nodi principali intorno a cui le capanne o le umili case hanno costituito lo schema embrionale. Nelle città create necessariamente sussiste uno schema geometrico, uno stile, ma insieme esiste una correlazione concreta con gli elementi stradali ed architettonici creati insieme con la città e facenti parte di un'unica concezione; la città è cioè immaginata come una grande opera d'architettura in cui si creano insieme gli elementi positivi e quelli estetici e si curano le condizioni che Vitruvio ha espresso nei capitoli della *utilitas*, della *firmitas*, della *venustas*.

La pianta cittadina ha allora una mente direttiva ed attraverso essa ha uno stile, sia di ordine collettivo, sia individuale; e poichè l'uomo non improvvisa i sistemi complessi, ma li studia e li evolve e li applica, siffatto stile parte spesso da un concetto formale ed astratto che si associa più o meno armonicamente alla realizzazione delle esigenze positive.

Entrano in campo a questo punto le varie teorie urbanistiche immaginate nei varî tempi per stabilire tali concetti formali e dare loro norma ed ordine. Quasi tutti gli autori di Urbanistica, eccettuato forse il Brinkmann, sono d'accordo nel ritenere tali teorie più dannose che utili in quanto che, secondo la naturale esagerazione degli autori da tavolino, cercano di imprimere forma unica a quello che è complesso e vario ed imprigionano la vita in schemi geometrici togliendole vero carattere d'Arte, reale rispondenza alle condizioni utili (1). Ma invero non v'è molto da affannarsi a combattere tali concetti nelle loro espressioni nei secoli passati, se non come riflesso ai ben più pericolosi ritorni nel periodo presente.

A vedere bene infatti, tutte codeste teorie hanno avuto scarsissima influenza sulla pratica e sono rimaste un giuoco elegante di letteratura avente scopo a sè stessa. L'unica invero che sembrerebbe costituire eccezione si è quella che va sotto il nome d'Ippodamo di Mileto e che, a partire dal secolo V, ha tenuto il campo nel mondo antico e trova la sua espressione in tante piante di città ellenistiche e romane, quali Alessandria, Priene, Pompei, Ostia, Leptis Magna, Timgad, Tebessa, ecc. (2).

Ma quando le indagini archeologiche ci hanno rivelato antichissimi centri egiziani, caldaici, preellenici, come Tell el Amarna, Babilonia, Festos, Micene, è apparso come il sistema ippodamico fosse di molti secoli più antico del suo autore; il quale pertanto non è stato un precursore, ma un divulgatore scolastico di concetti già invalsi, come, ad es., Vitruvio o Vignola lo sono stati per le proporzioni degli ordini architettonici. La teoria è sorta dopo la pratica a giustificarla ed a darle forma rigida ed apparen-

(1) Cfr. LAVEDAN, op. cit., pag. 63, a proposito dello « spirito ippodamico » che è definito la negazione stessa dell'urbanismo; STÜBBEN, op. cit., pag. 305; SITTE, op. cit., pag. 132.

(2) Cfr. G. CULTRERA, *Architettura ippodamea*, Roma 1924. Cfr. anche: G. CALZA, *L'estetica delle città antiche* (*Atti della Soc. ital. per il progresso delle scienze*, XI), pag. 659, 1922.

Il CULTRERA ha una trattazione ampia e completa, che tuttavia esagera nel voler ricostruire dalle scarsissime testimonianze tutto un sistema e nel volerne derivare i più lontani monumenti, ovunque esiste regolarità e simmetria.

Digitized by Google

temente scientifica, e ci interessa, non tanto come elemento determinante nei tracciati schematici delle antiche città, ma come espressione di un concetto diffuso nell'Arte e nella tecnica.

La teoria di Ippodamo di Mileto può così essere ricostruita dagli scarsi accenni di Aristotile e di Vitruvio, dalle piante del Pireo (1) e di Rodi, che sappiamo più o meno direttamente dovute all'opera del grande architetto-filosofo, e dalle numerose altre di tempo successivo che a quei primi esempi possono rimandarsi: lo schema delle vie e degli isolati è regolarmente rettangolare, e si applica anche ai terreni accidentati con ampie disposizioni a terrazze, ottenute mediante tagli nel monte e terrapieni sostenuti da muraglioni, e collegate con grandi scalee; la posizione e l'orientazione dei principali monumenti è studiata con un concetto scenografico che ne coordina le masse in una vasta composizione organica ed armonica; in particolare assume grande importanza la piazza monumentale circondata da portici, talvolta preceduta da propilei e fiancheggiata dagli edifici più nobili per bellezza e per destinazione della città.

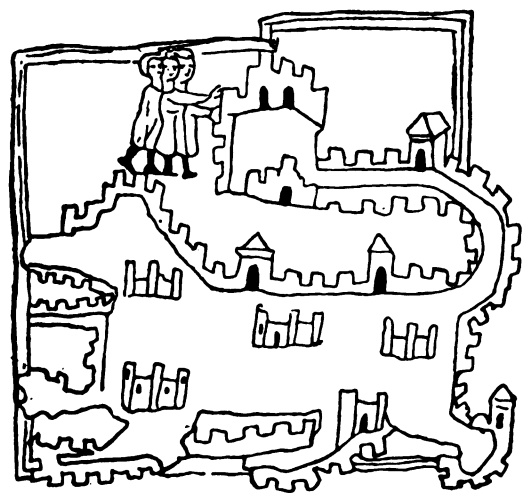


Fig. 1. — La pianta di Roma in forma di leone, dal *Liber Hystoriarum Romanorum* (Codice nella Biblioteca di Amburgo).

Evidentemente, da buon filosofo sofista portato a teorizzare sui sistemi politico-edilizi, Ippodamo sembra aver presentato i suoi schemi come originale espressione di un'estetica edilizia astratta e formale, sovrapponentesi con le sue regole ben determinate alla precedente arte di edificare le città basata sul concetto di utilità e di comodità. Ma da quanto sopra si è accennato, è piuttosto da ritenere che la grande diffusione del tipo rettangolare dei tracciati e della giusta posizione dei monumenti nelle tante città di età anteriore o posteriore ad Ippodamo di Mileto trovi principalmente la sua base concreta ed utilitaria in ragioni di facile e regolare distribuzione non dissimili da quelle per cui lo stesso sistema ha anche tante applicazioni nell'età moderna.

In moltissime città romane di provincia appare infatti come la regolare, « ippodamica » distribuzione a scacchiera facente capo alle due vie principali mediane, tra loro normali, rappresenti la continuazione e quasi può dirsi la pietrificazione di un originario campo militare (*castrum*), regolarmente diviso in rispondenza all'ordinamento delle legioni ed avente al centro il *praetorium*. Anche qui dunque troviamo un concetto pratico che corrisponde ad un regime e non un preconcetto teorico.

Nel Medio Evo i teoretici delle città non mancano; ma ci portano a concetti astratti di ordine simbolico che rispondono alla tendenza di trasportare l'ordine morale nell'ordine visibile; e si esprimono nelle tante ricostruzioni ideali di Gerusalemme o

(1) Cfr. G. HIRSCHFELD, *Die Peiraiensstadt*, Lipsia 1878.

Digitized by Google

nei dati di Onorio Scolastico o di Gervasio di Tilbury, che associano la forma delle antiche città a figure di animali, assomigliando, ad esempio, Roma ad un leone (1), Cartagine ad un bue, Brindisi ad un cervo, Troia ad un cavallo. Più che in qualunque altro periodo trattasi qui di immagini letterarie aventi fine in loro stesse, di esercitazioni architettoniche lontane dalla realtà, ancora più forse di quello che fosse nelle applicazioni artificiose ed astruse all'Architettura religiosa (2).

Ciò non esclude che il Medio Evo non abbia avuto formali criterî d'arte nel tracciamento delle città e non giustifica la credenza comune che queste siano sorte in tal tempo secondo una formazione spontanea, al di fuori di norme che ne abbiano guidato la vivace irregolarità caratteristica; chè anzi nell'andamento delle vie, nella conformazione delle piazze, nel vario aggruppamento dei monumenti, nell'organismo logico ed armonioso di tutto l'abitato appaiono criterî costanti che non possono rispondere a casi fortuiti; ma non si tratta con questo di rigide teorie astratte, bensì di tendenze generali, che meglio vanno riportate al concetto, sotto cui le esamineremo, di stile edilizio.

Il Rinascimento è stato il periodo dei trattati e delle proporzioni formali; e non poteva quindi non esercitarsi anche sui tracciati cittadini considerati in teoria. Talvolta è in tali precetti ancora il riflesso, veramente interessante, del sentimento edilizio medioevale.

Leon Battista Alberti, ad esempio, ci appare in una posizione intermedia tra le due tendenze; per le strade principali infatti egli suggerisce andamento rettilineo e regolarità di edifici, tutti a portici e tutti di uguale altezza (3), ma per le strade secondarie invece egli così si esprime: « La strada non sia diritta, ma come fiume vada torcendosi più e più volte verso una parte e verso l'altra; imperocchè oltre che accrescere in quel luogo l'opinione della grandezza sua, certamente tal cosa gioverà molto alla bellezza, alla comodità dell'uso ed alla opportunità e necessità dei tempi. I viandanti vi scopriranno ad ogni passo nuove foggie di edifici..., non vi sarà casa alcuna che non vi entri il sole in qualche ora del giorno... e non si sentirà mai venti fastidiosi, subito rotti dalle facciate dei muri ». Ed il Palladio (4) vuole interrotta la continuità delle vie e sbarrato il cammino ai venti dominanti « acciocchè con più sanità delli abitanti vengano rotti, scarsi, purgati e stanchi ».

---

(1) Cfr. A. GRAF, *Roma nella memoria e nella immaginazione del Medio Evo*, Torino 1915, I. Un interessante disegno, ora nella Biblioteca di Amburgo, risponde appunto ad una simile figurazione, poichè ci rappresenta Roma coi suoi maggiori monumenti racchiusi nella figura di un leone, come entro un cerchio di mura (vedi fig. 1).

(2) I dati relativi al significato simbolico delle varie parti delle chiese si hanno negli scritti di S. Paolino di Nola, del vescovo Durand di Mende, di Onorio d'Autun, ecc., e forniscono norme analitiche per la costruzione degli edifici chiesastici, proseguite poi nei « temi geometrici » del periodo gotico. Ma in realtà tutta questa letteratura non ha avuto che alcune sporadiche e modeste applicazioni (come nel coro inclinato delle chiese di Cornovaglia) senza intaccare il vero e grande simbolismo espressivo architettonico dato dallo sviluppo delle grandi linee, degli spazi, delle luci. Cfr. su questo soggetto: U. MONNERET DE VILLARD, *Del simbolismo architettonico*, Milano 1908; A. CANESTRELLI, *Genio e misticismo nell'architettura religiosa del Medio Evo*, ecc., Siena 1906.

(3) Cfr. L. B. ALBERTI, *De re aedificatoria*, libro IV, cap. 5, e libro VIII, cap. 8 (traduz. ital. del BARTOLI, Bologna 1782).

(4) Cfr. A. PALLADIO, *Il terzo libro dell'Architettura*, cap. II.

Digitized by Google

Ma accanto a questi concetti si manifestano le nuove tendenze verso le forme regolari ed i rapporti costanti, verso un ritorno alla simmetria delle piante, all'aggruppamento quasi regolare degli edifici maggiori intorno alla piazza principale, che vuol ricordare l'antico Foro; e sono espresse nei numerosi accenni del Serlio, dello stesso

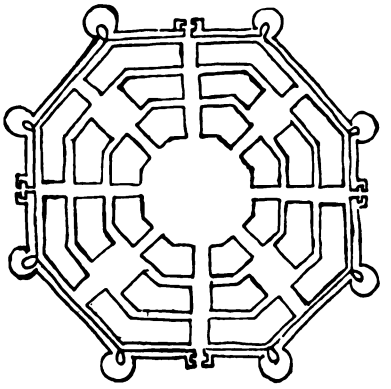


Fig. 2.

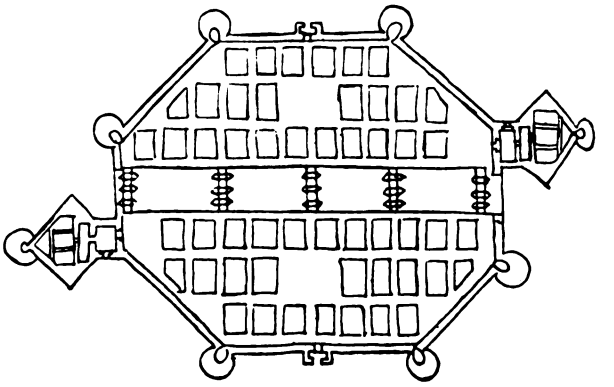


Fig. 3.

Piante di città ideali di Francesco di Giorgio Martini.

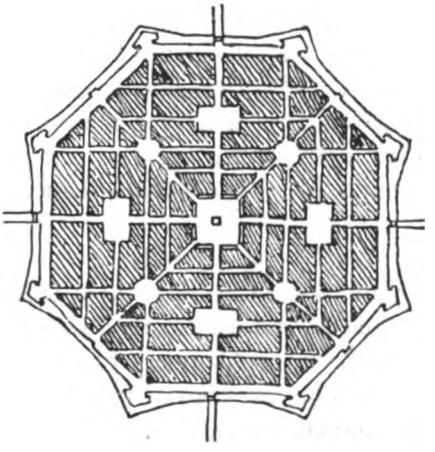


Fig. 4. — Città ideale di Giorgio Vasari il Giovane.

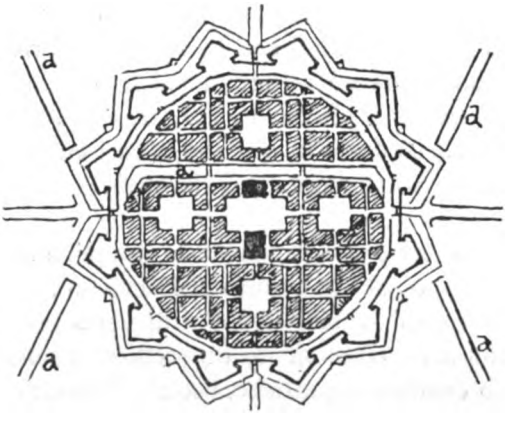


Fig. 5. — Città ideale di Vincenzo Scamozzi.

Palladio, già citato, di Pietro Cataneo, che raccomanda l'adozione di poligoni regolari. Più ancora lo sono nei disegni delle città ideali, come quelle del Filarete (1), dell'Ammanati (2), del Vasari il Giovane, di Cherubino Alberti, vere cristallizzazioni geometriche, in cui quasi sempre prevale il concetto della formazione stellare avente al centro la piazza maggiore.

Anche questi schemi artificiosamente geometrici tuttavia rispondono solo in parte ad un concetto di forma astratta; ma a questo si unisce un concetto pratico creato

(1) Cfr. M. Lazzaroni e A. Munoz, *Antonio Filarete architetto e scultore*, Roma 1908.
(2) Il codice, inedito, trovasi nella Collezione Arch. della Galleria degli Uffizi.

Digitized by Google

da condizioni nuove. Sì le teorie che taluni esempi, come quello interessantissimo di Palmanova, ci recano la pianta stellare o poligonale quale espressione di una concreta ragione di ordine militare (ed è interessante il raffronto con quanto era avvenuto nelle città romane), consistente in una forma arditamente razionale di spalti posti a difesa contro le artiglierie (1).

Nel Seicento e nel Settecento i « sistemi » geometrici proseguono e si sviluppano. Il Perret de Chambéry e lo Scamozzi (2) continuano il tipo schematico proposto dal Cataneo (3) della città stellare esternamente ed a sistema rettangolare all'interno; il Furtenbach sostiene invece essere l'ovale allungato la migliore forma per una città; ed in qualche raro caso, come nelle borgate di Charleville e di Richelieu, di Henrichmont, di Grammichele, di Avola (fig. 53 e 55), ed in quella singolare Freudenstadt fatta a forma di labirinto, queste concezioni teoriche hanno avuto un principio di applicazione. Ma oramai la città moderna si presenta col complesso delle sue esigenze che lasciano poco posto a queste divagazioni astratte; ed i trattatisti, come il Laugier, il Blondel, il Patte, si occupano essenzialmente di condizioni positive, ed i sistemi geometrici si determinano invero e si sviluppano in vario senso, formando stili e sottostili edilizi, ma non seguendo una oziosa ricerca di generali formule estetiche, che per molteplici ragioni sono la negazione dell'urbanismo; perchè vogliono rendere semplice quello che è complesso, astratto quello che è concreto, uguale per tutti i luoghi e tutte le condizioni quello che è eminentemente vario in rispondenza ai caratteri locali; perchè l'Arte non può conciliarsi con la rigidezza, priva di ogni risorsa, degli schemi matematici; perchè il necessario individualismo delle singole abitazioni non si adatta alla uniformità di una pianta, in cui quindi se il rapporto tra Edilizia ed Architettura può mantenersi forse in qualche piazza ed in qualche gruppo di pubblici edifici, manca in tutta la trama comune della città.

Le teorie quindi hanno un interesse ed un valore molto limitato rispetto la realtà, o l'hanno solo in quanto ci riflettono alcuni caratteri ed alcune esigenze già determinatisi negli schemi cittadini di vario tempo. Solo dunque la cognizione diretta potrà darci il concetto sicuro di quello che sono state le città dei varî periodi passati nelle loro condizioni pratiche, sociali, di estetica monumentale ed ambientale.

Siffatta cognizione può aversi in qualche raro caso (come Pompei o le città abbandonate dell'Africa settentrionale, dell'Asia Minore, della Siria centrale) dal rilievo dei ruderi di un insieme costruttivo che si è arrestato ad un dato momento ed ha solo subìto le ingiurie e le menomazioni del tempo e degli agenti naturali; ovvero può trarsi, nelle città che hanno seguitato a vivere, mediante gli scavi nel sottosuolo che i detriti stessi delle antiche fabbricazioni hanno rialzato; più spesso ci risulta dalla trama attuale di quartieri cittadini, che, pur rinnovati più volte nella costruzione e nell'aspetto architettonico, non hanno sensibilmente mutato l'antica planimetria.

---

(1) Nelle figure 2 a 5 sono riprodotte alcune di tali piante teoriche (tratte o dallo STÜBBEN, op. cit., o da un articolo della rivista *Der Städtebau*, IX, 1929).

(2) G. V. SCAMOZZI, *L'idea dell'Architettura universale*, Venezia 1615.

(3) Cfr. P. CATANEO, *L'Architettura*, 2ª ediz., Venezia 1567.

Digitized by Google

Si presenta infatti nelle vecchie città di frequentissima se non di costante applicazione la legge della « permanenza dello schema planimetrico » (1); ed è per noi di alto interesse, non soltanto nei riguardi delle nostre conoscenze storiche ed archeologiche, ma più ancora per darci nozione del tipo effettivo di quelle parti delle città per cui la storia è ancora realtà edilizia.

L'abitato dei vecchi quartieri può, in altre parole, assomigliarsi agli alberi di un bosco. Germogliati talvolta con libera disposizione naturale e talvolta piantati secondo filari o disposti radi in larghi spazi, ovvero sottili e fitti a racchiudere la verde ombra, essi muoiono per decrepitezza o sono tagliati dall'ascia, ma i nuovi virgulti nascono dalle stesse ceppaie, riproducono gli stessi aggruppamenti dei loro progenitori. Così le case: si rinnovano, si trasformano, si ricostruiscono, ma il loro andamento raramente varia dal primo schema edilizio, che sopravvive come trama dello sviluppo successivo e ci rivela lo stile originario, sia di nascita spontanea, sia di piantagione.

Dice così bene a tal proposito il Buls (2): « Se gettiamo uno sguardo sulla pianta di una delle nostre città, distinguiamo immediatamente la parte antica dalla moderna: la prima è formata da una rete di strade che si ramificano e si riannodano come le arterie e le vene di un organismo vivente, la seconda ha il carattere di una cristallizzazione artificiale arida e matematica ». Avrebbe tuttavia potuto aggiungere che la città antica lo è come schema edilizio, ma spesso non più nelle espressioni architettoniche singole delle case rinnovate « sulle stesse radici », o essenzialmente o nella esterna superficie.

Il Lavedan (3) ha recentemente ripreso con maggiore ampiezza questi concetti ed ha formulato la legge della persistenza planimetrica esaminando numerosi casi ed illustrandola con varî esempi. Tra i primi egli classifica le eventualità della città lasciata a sè stessa, della città distrutta da un avvenimento violento e poi ricostruita, della città trasformata pel fatto di un intervento sistematico, al di fuori dei casi di forza maggiore. Negli esempi egli cita Tell el Amarna, Salonicco, Aosta, Spalato, Damasco, Fourvières, Beaumont, Exeter, Cambridge, alcune parti di Parigi, di Bordeaux, di Monaco.

Forse tuttavia tra i grandi centri nessun esempio è più tipico e grandioso di quello di città italiane, come Napoli, Bologna, Venezia, Firenze, Siena e Perugia.

In Napoli (4) il vecchio nucleo, che ha Via dei Tribunali per arteria principale e che contiene così interessanti monumenti civili e religiosi sia dell'epoca gotica che della barocca, segue ancora precisamente il tracciato della città greco-romana, col suo rigido schema rettangolare. Ad Est ed a Sud, verso il mare, si è poi estesa con le sue viuzze tortuose la città medioevale, angioina ed aragonese, mentre che dal Cinquecento in poi gli sforzi dei dominatori spagnoli hanno cercato di dare sviluppo all'abitato verso Ovest, intorno alle più ampie e regolari vie di Toledo e di Chiaia. E la pianta ci rivela ad un primo sguardo tutta questa molteplice storia edilizia.

---

(1) Cfr. G. Giovannoni, *La teoria del diradamento edilizio* (*Nuova Antologia*, luglio 1913).

(2) C. Buls, *L'esthétique des villes*, Bruxelles 1894.

(3) P. Lavedan, *Qu'est-ce que l'urbanisme?* III parte, Parigi 1926.

(4) Cfr. De Petra, *Le origini di Napoli* (*Memorie della R. Accademia di Arch., Lettere e Belle Arti*), Napoli 1903; F. De Simone, *Piano regolatore di Napoli*, Milano 1922.

Digitized by Google

In Bologna (1) la sopravvivenza appare non tanto nella trama edilizia quanto nelle grandi linee. Nel centro è facile riconoscere il cardo ed il decumano della città romana, rimasta nel Medio Evo all'incirca nella stessa area della città antica e circondata da mura, che avevano le loro porte principali all'attuale Piazza di Porta Ravegnana ed a S. Francesco. Da esse si dipartivano a ventaglio le vie extraurbane verso la campagna, e tali vie ancora sussistono nella loro disposizione, di cui ora, distrutte le mura, la ragione ci sfugge; e sono da un lato le Vie Zamboni, S. Vitale, Mazzini, S. Stefano, Castiglioni (strana accozzaglia di nomi antichi e nuovi), dall'altro le Vie delle Lame, S. Felice, del Pratello.

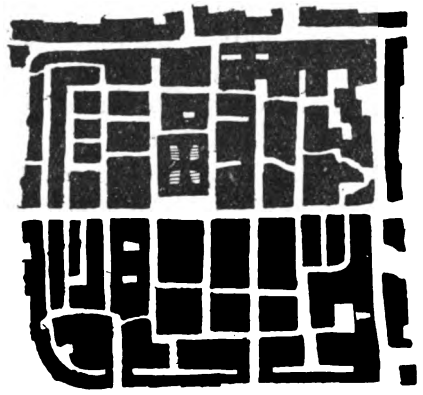


Fig. 6. — Pianta di Fondi.

Il carattere ancora medioevale di Venezia, di Perugia, di Siena è così evidente da non richiedere ampie illustrazioni. Più complesso è il caso di Firenze che ha subìto alterazioni recenti nelle sue zone interne, ma che ancora dimostra nelle varie parti dei suoi quartieri le interessanti disposizioni edilizie dei suoi lunghi secoli di sviluppo e di splendore.

E così Vicenza ed Ascoli sono, anche architettonicamente, pure città cinquecentesche; Torino e Catania città settecentesche; Lecce ci mostra uno schema medioevale rifiorito nel Settecento.

Queste sono dunque le fonti, dirette od indirette, dello studio delle città storiche. I criterî che se ne desumono, esposti per sintesi e limitati alle città occidentali, a cominciare dal periodo greco (escludendo i centri antichissimi) possono essere i seguenti:

Nell'antichità greca ed in quella romana, dalle città arcaiche come Selinunte, il Pireo, ecc., a quelle ellenistiche come Alessandria, Priene, Mileto, alle greco-romane del Mezzogiorno d'Italia come Pompei e Napoli per giungere a quelle tipicamente romane — Aosta, Torino, Timgad, Palmira, Djemila, Treviri, Silchester, Caervaent, ecc. — lo schema abituale è, come già s'è indicato, quello del tracciato a scacchiera, tipico di una conformazione artificiale che tiene conto principale dell'orientamento costante degli edifici, della regolare ripartizione in quartieri ed in lotti, dello sviluppo uniforme quasi illimitato della città. Si è accennato come alla ripresa romana di tal tipo abbia contribuito da un lato il concetto rituale di « limitazione » delle città italiche, la prosecuzione di un concetto più antico, di cui, ad esempio, la piccola città di Fondi (fig. 6) ci offre ancora una interessante sopravvivenza (2), dall'altro l'origine militare della « castrametazione » di molte città, nate come campo di alloggiamenti e divenute poi centri civili. Talvolta le mura rimanevano a costituire il limite difensivo, amministrativo e doganale della città, talvolta erano oltrepassate, specialmente nelle città

(1) Cfr. C. Ricci e G. Zucchini, *Guida di Bologna* (6ª ed.), Bologna 1930.

(2) Il Chierici, il De Sanctis, il Pigorini, l'Helbig vedono in questa castrametazione romana e nella precedente limitazione italica la derivazione dal tracciamento delle terramare, escludendo ogni origine greco-orientale.

Digitized by Google

italiane in quel grande periodo dalla metà del I secolo a. C. alla metà del III secolo d. C. in cui esse non ebbero a temere assalti nè da guerre esterne, nè da guerre civili.

Ristrette erano le vie, mai superiori ai m. 8, talvolta inferiori a m. 2,50, chè il movimento dei veicoli era minimo (e talvolta speciali regolamenti di polizia lo limitavano ad alcune ore del giorno) e nei concetti di igiene e di comodità del periodo antico, come

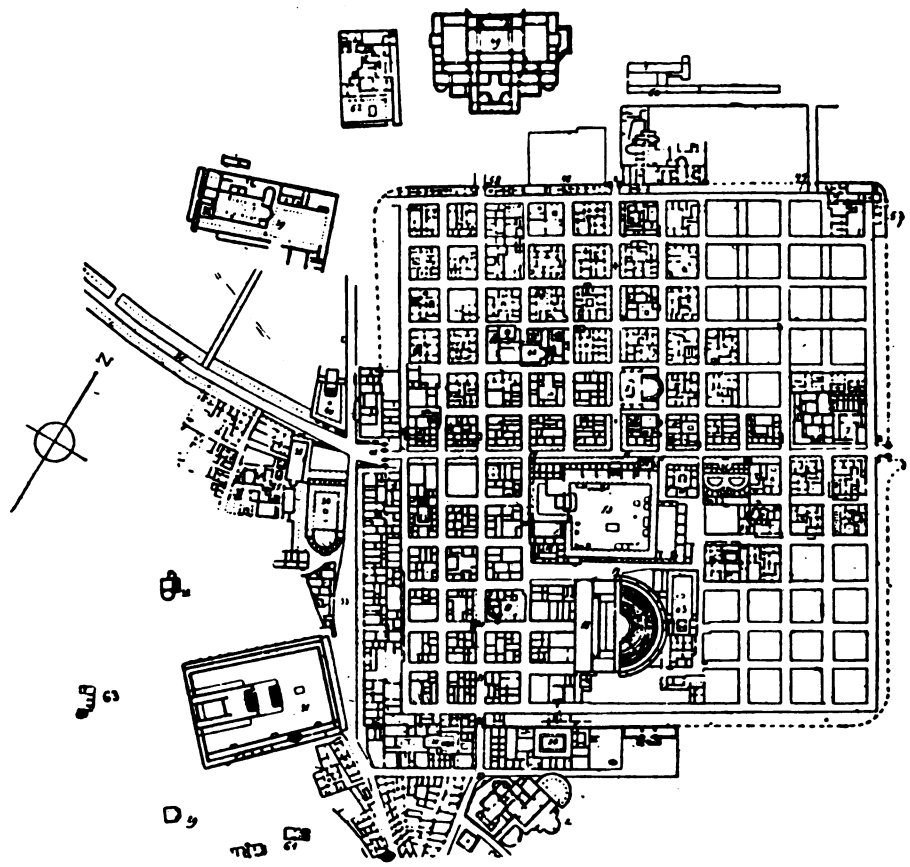


Fig. 7. — Pianta di Timgad.

anche nel medioevale, prevaleva la preoccupazione di ripararsi dal sole e dal caldo estivo (1), anzichè chiamare, come si vuole da noi moderni, la luce e l'aria ad esercitare la loro azione rigeneratrice intorno le abitazioni. Tuttavia, se si eccettua il caso di eccezione di una grande metropoli come Roma, sotto tanti riguardi impreparata al suo enorme sviluppo (del qual caso parleremo a parte), le altezze delle case erano piccole, sicchè il rapporto fra esse e la larghezza delle vie non era troppo forte. In Ostia, porto ed emporio commerciale di Roma, le case giungevano forse anche al quarto piano,

(1) TACITO (*Ann.*, XV, 3843) ci riferisce che in Roma dopo il grande incendio neroniano i quartieri distrutti risorsero con vie più di prima larghe e regolari, ma che a molti cittadini sembrò che con questo avessero molto perduto in bellezza e sanità.

Digitized by Google

ma le vie erano abbastanza larghe e nelle arterie principali fiancheggiate da portici (1). Pompei aveva case in media di due piani d'altezza, e solo nell'ultimo periodo della sua esistenza si vede accentuarsi la tendenza alla sopraelevazione delle case stesse col prevalere del tipo dell'*insula*, cioè della casa da pigione, su quello della *domus*, cioè della casa privata, abitazione di una sola famiglia (2).

Lo schema rettangolare era talvolta rigidamente geometrico, come a Priene, a Treviri, a Napoli ed a Timgad (fig. 7), talvolta piegavasi secondo le esigenze delle condizioni naturali od artificiali, come a Selinunte e nella stessa Pompei, ed anche in quel meraviglioso colonnato di Palmira che si estendeva per oltre due chilometri rappresentando una delle maggiori e più fastose composizioni edilizie della antichità.

Due vie principali, normali tra loro, traversavano la città rappresentando le due direzioni principali del suo tracciato, che spesso erano, secondo i punti cardinali, cioè l'una da Nord a Sud, l'altra da Est ad Ovest. Erano esse nelle città romane il cardo ed il decumano, e nella uscita dalle porte del recinto cittadino si collegavano a quella grande rete di viabilità che percorreva tutte le regioni dell'Impero e le congiungeva a Roma, dal cui *milliarium aureum* nel Foro romano si contavano tutte le distanze.

Aveva la città il suo centro civile, l'*agorà* nelle città greche, il *foro* nelle romane, spesso, ma non sempre, nell'incontro delle due vie principali anzidette; era desso una grande piazza regolare, circondata da portici e racchiusa dai maggiori edifici della città, la *stoa* o la basilica, il mercato coperto, alcuno dei templi maggiori, ed edifici amministrativi come la Curia; e serviva da piazza del mercato e da luogo di riunione, ove, specialmente nei paesi meridionali, svolgevasi all'aperto la vita di gran parte della popolazione (3). Altri monumenti di utilità o di culto erano invece disseminati ovunque nei quartieri cittadini, specialmente nelle città romane ove abbondavano i teatri e gli anfiteatri, le terme, i monumenti onorari, i templi, talvolta riuniti in gruppi straordinariamente folti; e tanto era ampio e nobile l'ambiente del centro monumentale, ove gli edifici prospettavano su un vasto spazio, tanto invece erano ristrette le condizioni di viabilità e di visuali di questi altri monumenti isolati nei quartieri, stretti dalle case anche quando erano, come il Pantheon e la Colonna Traiana, di somma importanza architettonica, e solo talvolta separati dall'abitato mediante uno stretto recinto formante peribolo.

In Roma antica, che come si è detto rappresenta un fenomeno urbanistico a sè, vedremo abbastanza netta la divisione in zone fabbricative, secondo i sistemi edilizi e secondo le classi sociali; ma ignoriamo se altrove fosse così e se veramente vie e

---

(1) Cfr. G. CALZA, *La preminenza dell'« insula » nell'edilizia romana* (*Monumenti antichi*, 1914); ID., *Guida di Ostia*.

(2) Cfr. A. MAU, *Pompei, etc.*, Lipsia 1908 (2ª ed.); A. MAIURI, *Contributi allo studio dell'ultima fase dell'edilizia pompeiana*, Roma 1928.

(3) Come giustamente nota il SITTE, VITRUVIO (lib. V) studia le piazze non già nel capitolo ove parla degli edifici pubblici e delle vie, ma in quello delle basiliche, ove considera anche tutti i luoghi di riunione a cielo aperto, costituenti opera di architettura; e questo accostamento è veramente significativo.

Digitized by Google

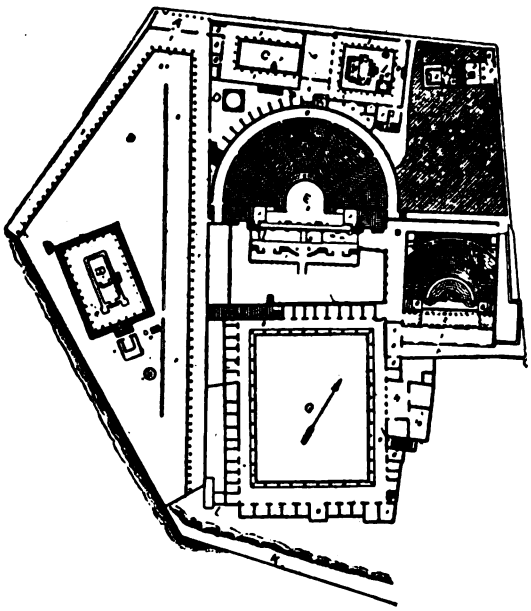


Fig. 8. — Pompei. Foro triangolare; teatri e portico.

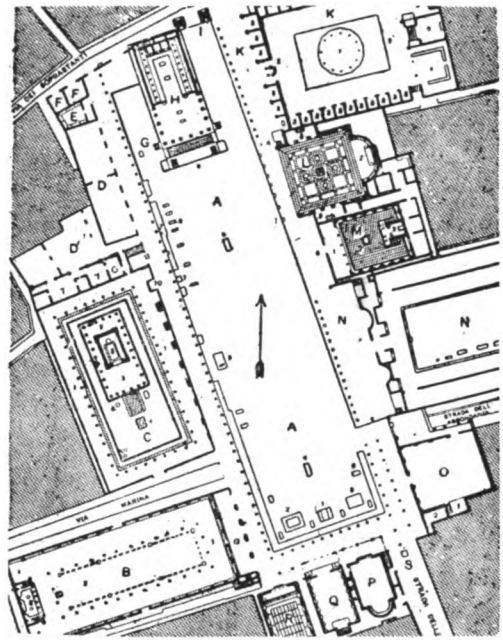


Fig. 9. — Pompei. Foro civile.

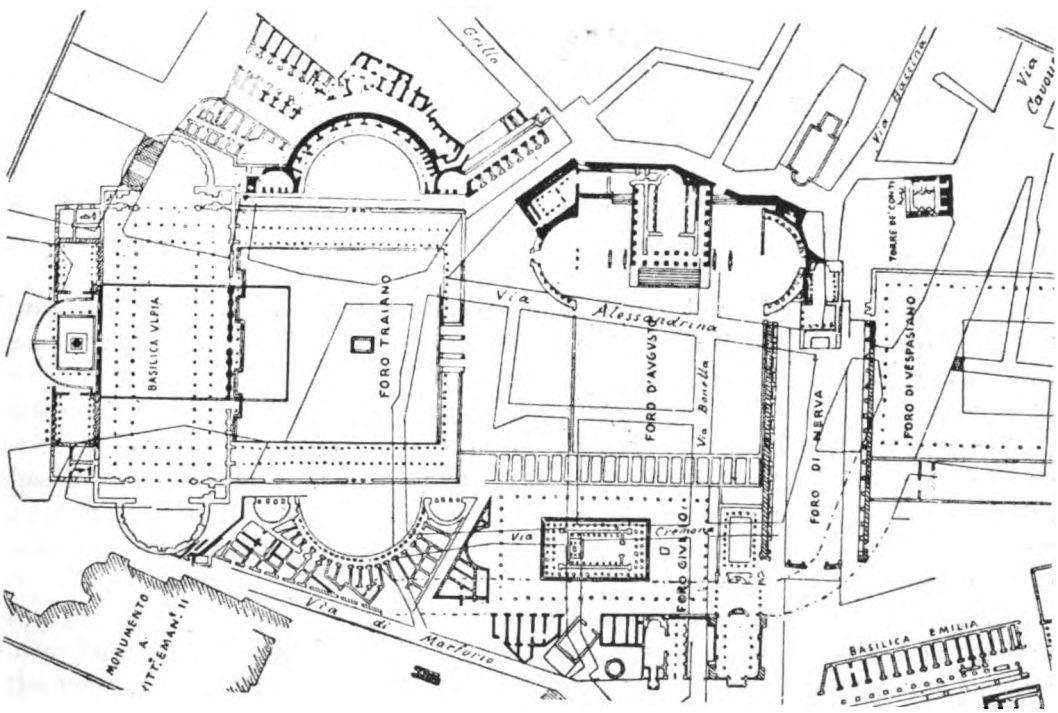


Fig. 10. — Roma. Fori imperiali.

Digitized by Google

quartieri fossero adibiti all'abitazione od al commercio di speciali categorie della popolazione, come invero farebbero credere i nomi di alcune vie cittadine romane, quali *Clivus argentarius*, *Vicus frumentarius*, *Vicus lorarius*, *Vicus sandaliarius*, ecc., relativi cioè ad alcune professioni, o *Vicus tuscus* relativo agli abitanti nativi di una delle regioni italiane.

Certo nelle città romane tutta la organizzazione della vita civica era straordinariamente curata, nell'ordine stradale, nei pubblici servizi, primi tra tutti quelli della fornitura dell'acqua potabile e della fognatura. A speciali magistrati, come gli *aediles*, i *vicomagistri* dipendenti dal *Praefectus urbis*, il *curator acquarum*, ecc., erano affidate le funzioni di amministrazione e di sorveglianza; perfetta era la istituzione del catasto; e se il diritto romano, nel suo rispetto alla proprietà privata, non consentiva la espropriazione forzata per pubblica utilità (tanto che anche Cesare per costruire il suo Foro in Roma dovette venire a patti coi proprietari « intrattabili »), lasciava però aperto il varco alle limitazioni contenute nei regolamenti edilizi ad impedire le invadenze contro l'ordine cittadino ed a disciplinare l'attività fabbricativa.

Il sistema edilizio tipico delle città medioevali dell'Occidente d'Europa è in molti punti essenziali in pieno contrasto con quello delle città antiche. Invero quando noi parliamo di Medio Evo nella edilizia, nell'Arte, nella civiltà, ci riferiamo più propriamente al periodo più vicino a noi che va dall'XI al XV secolo: periodo pieno di vita e di relativa prosperità che ben poco ha a vedere con la torbida epoca precedente barbarica e feudale, di cui soltanto reca le conseguenze in quella che è l'arte costruttiva, permanente per la sua stessa natura concreta.

Questa interruzione della tradizione urbanistica antica, che si rileva di frequente, specialmente quando per diverse circostanze non abbia avuto manifestazioni la legge della permanenza del piano, ha varie cause. Una è data dal prevalere, almeno nell'inizio, della formazione naturale su quella artificiale, nei centri di viabilità e di mercato, nell'aggruppamento di capanne e di case intorno ad un castello o ad una chiesa. La città nuova è ordinariamente nata come villaggio e ne ha tutte le caratteristiche nel tipo di vie, che ricordano l'andamento dei primitivi sentieri campestri e si adattano, come ancora avviene nelle borgate alpine, ai confini dei poderi e degli orti.

Anche le ragioni della ubicazione assumono grande importanza determinante e si riannodano alle condizioni del regime, alle necessità della difesa. La città romana sorgeva quasi sempre in località pianeggiante presso i fiumi e sulle grandi vie di comunicazione, in condizioni da poter essere abbondantemente fornita di acqua potabile e di aver la possibilità di ampio sviluppo successivo. La borgata medioevale, sia che rimanga borgata, sia che si trasformi in città, ha spesso il suo posto sui monti o sulle colline, e deve adattarsi alle aspre pendici su cui si inerpica, alla stretta cerchia di mura che la chiude ermeticamente e che ha per sola legge l'adattamento al terreno per la massima efficienza difensiva.

Neanche devesi dimenticare che mentre i maggiori centri dell'antichità a cui ordinariamente si rivolge lo studio sono meridionali, quelli del Medio Evo sono prevalentemente settentrionali, ovvero, per le ragioni altimetriche testè esposte, sono soggetti ad un rigido clima. Mutano pertanto le condizioni della vita cittadina, e l'abitazione chiusa e relativamente comoda riacquista i suoi diritti in confronto della libera esi-

Digitized by Google

stenza all'aperto. Spesso i portici permangono, ma non più per la semplice funzione di bellezza e di luogo di ritrovo, ma per la necessità di passaggi coperti, per le esigenze di un mercato che non sempre può tenersi sulle pubbliche piazze.

Chiuse le grandi vie, rimasti i maggiori od i piccoli Stati di nome soltanto, il regime della città diviene essenzialmente locale, dapprima sotto i feudatari o sotto i vescovi, poi nei liberi comuni, ed entro questo nuovo ordine l'individualismo predomina; e lo schema edilizio e lo sviluppo architettonico (come già ebbero a notare il Taine ed il Viollet le Duc) mirabilmente rispondono a queste nuove condizioni. Non più i piani preconcepiti, nè gli isolati tutti uguali, tipici d'un grande regime centrale, necessariamente burocratico e livellatore delle energie singole, ma schemi diversissimi da città a città, aggruppamenti variamente alterni nelle case e nelle vie, a riflettere le unioni o le disunioni delle famiglie e delle caste, il desiderio di dominio, le necessità di difesa contro i nemici esteriori e contro le interne fazioni, per cui i gruppi di case hanno qualcosa del castello e le vie offrono punti di sbarramento efficace.

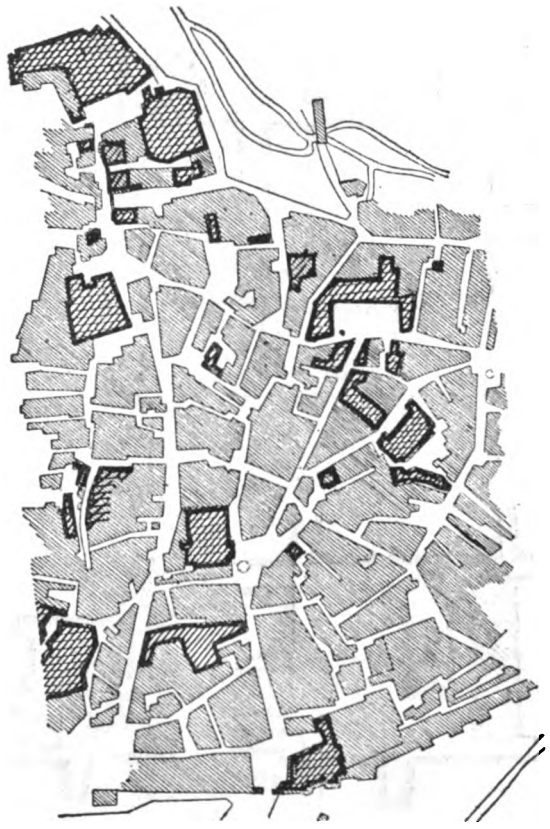


Fig. 11. — Viterbo. Pianta dei quartieri medioevali.

Non mancano nelle città medioevali magistrature di polizia edilizia per assicurare l'ordine, ed abbiamo infatti notizia di istituzioni come i *magistri viarum* e gli ufficiali dell'ornato a Roma, a Siena, a Firenze; ma la loro autorità non poteva essere continua e vigile nelle complesse vicende cittadine, nè poteva contrapporsi efficacemente all'individualismo, che spesso tendeva ad invadere lo spazio pubblico ed a non rispettare (come ancora oggi succede nelle campagne) gli allineamenti, nè poteva dare ai programmi edilizi una vera unità organica.

Questo è dunque il complesso di cause positive che ha presieduto alle città medioevali. L'Arte, come sempre avviene nelle manifestazioni architettoniche, non ha fatto altro che adattarvisi ed esprimerle, accentuandone ed abbellendone i caratteri, stilizzando la irregolarità così come il tipo che si suol chiamare ippodameo aveva stilizzato la regolarità.

Il tipo delle città che ordinariamente ne è derivato ha per principali caratteristiche l'andamento tortuoso ed irregolare dei tracciati stradali che si incontrano e si dipartono con un andamento che sembra quello delle vene nel corpo umano o delle nervature nelle foglie; il circuito delle mura che chiude strettamente l'abitato e che

Digitized by Google

ne subordina l'andamento è quasi sempre curvilineo e tende alla forma circolare od ovale; dalla quale forma periferica e dalla esistenza di un centro, o militare come il castello, o civile, cioè la piazza con la sua cattedrale ed i palazzi del Podestà e della Ragione, spesso deriva un inizio di andamento radioconcentrico dello schema.

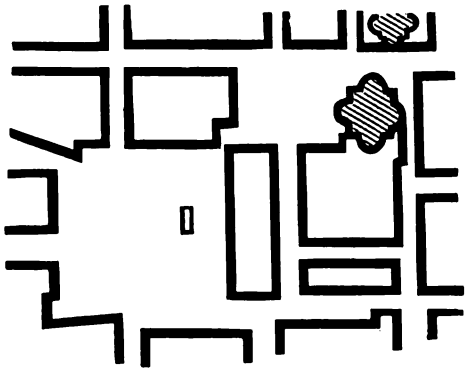


Fig. 12. — Parma.
Piazza Grande e Piazza della Steccata.

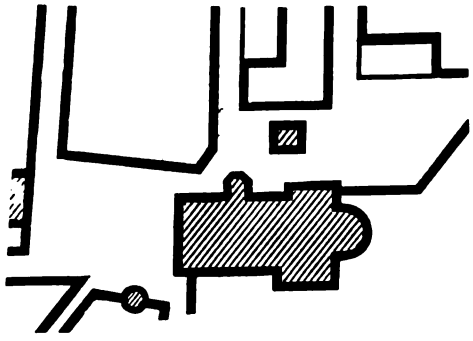


Fig. 13. — Ravenna. Piazza del Duomo.

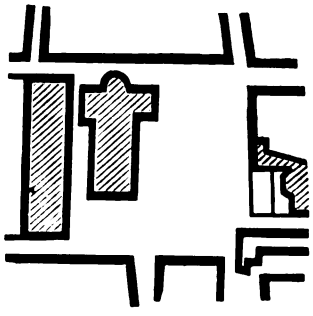


Fig. 14. — Lucca. S. Michele.

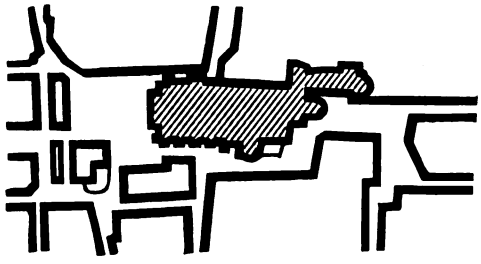


Fig. 15. — Verona. Piazza del Duomo.

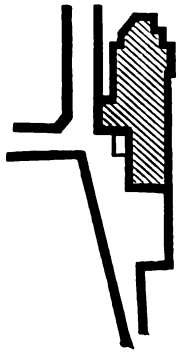


Fig. 16. — Verona.
S. Fermo Maggiore.

TIPI DI PIAZZE A SCHEMA MEDIOEVALE.

Nell'apparente disordine, nel carattere individualistico pel quale ogni angolo ed ogni risvolto di vie ha il suo carattere non paragonabile con nessun altro, la città medioevale ha pure la sua stretta logica urbanistica nei riguardi della viabilità e dell'igiene. Gli innesti delle vie, le piccole piazze poste nella trama edilizia seguono nel tracciato razionalissime norme che tanto più si adattano alle confluenze del movimento in quanto son libere da disposizioni geometriche preconcepite. Le case hanno quasi sempre il loro giardino all'interno, il loro *hortus conclusus*, e da quello respirano più che sulle vie ristrette; sono ordinariamente di piccola mole e di piccola altezza, abitazioni di una famiglia soltanto (chè il tipo della casa da pigione è completamente bandito nè ritornerà che verso il Seicento). Le vie sono di piccola sezione, così come lo erano nelle città antiche, ma i larghi, le discontinuità, lo stesso impreveduto incon-

Digitized by Google

trarsi con vie trasversali consente loro di avere aperture e possibilità di aereazione. Comunque vige per esse ancora il concetto dominante nell'antichità, cioè quello di mantenerle strette per procurare l'ombra estiva (1), a cui si aggiunge anche la preoc-

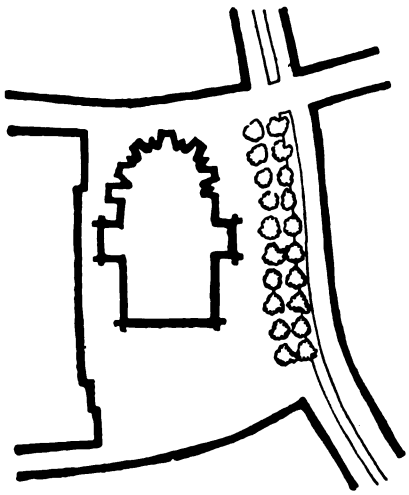


Fig. 17. — Wismar. Piazza S. Nicola.

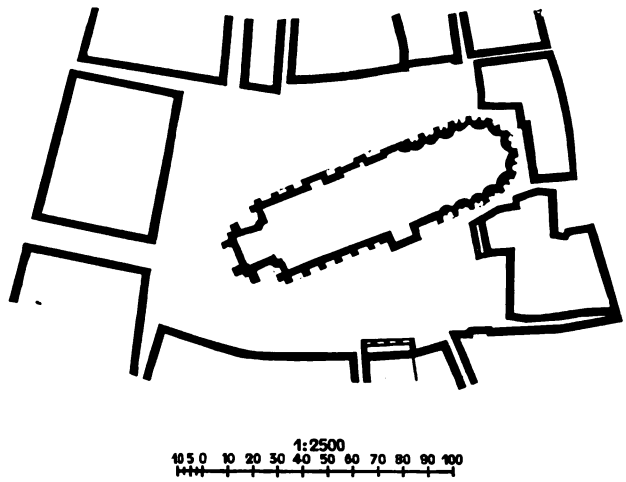


Fig. 18. — Friburgo. Münsterplatz.

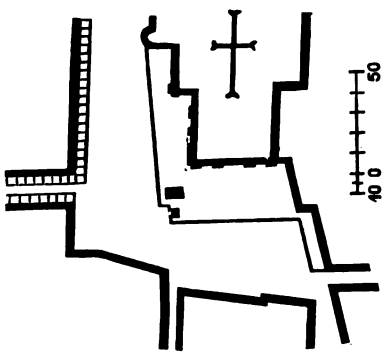


Fig. 19. — Padova. Piazza del Santo (col monumento a Gattamelata).

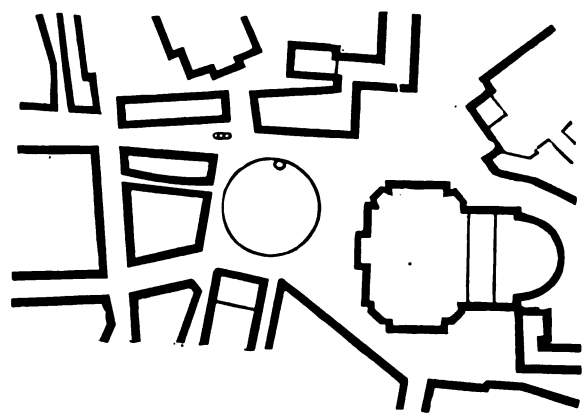


Fig. 20. — Brema. Piazza del Mercato.

TIPI DI PIAZZE A SCHEMA MEDIOEVALE.

cupazione di evitare, mediante l'andamento sinuoso, l'ingresso ai venti dominanti; ed è giusta preoccupazione, quest'ultima, che anche i moderni igienisti condividono, specialmente quando si tratti di vie, come quasi sempre sono state le vie delle città medioevali fino al XIV secolo, non regolarmente pavimentate (2).

(1) Il riflesso di questo concetto si nota in tempi ancora molto vicini a noi. È del secolo XVIII un curioso libriccino che in Roma insegna il modo di andare all'ombra nelle varie ore del giorno tra i centri principali della città.

(2) È noto l'aforisma dello CHANTEMESSE: « È molto più pericolosa per la pubblica salute l'aria di una via diritta in un giorno di forte vento, che non l'aria delle fogne ».

Digitized by Google

Eppure accanto a questo tipo « romantico » di città medioevale, su cui tanto si è esercitata la fantasia dei letterati e lo studio dei trattatisti di storia urbanistica, ha un posto importantissimo il tipo della città avente un tracciato di relativa regolarità e di ampio sviluppo, che si avvicina agli antichi schemi pur notevolmente deformati ed interrotti da discontinuità; e questo avviene specialmente là dove la città è rimasta in una zona valliva e l'abitato ha potuto distendervisi anzichè contrarsi. Di questo tipo classico sono stati messi in luce i frequenti esempi della Francia meridionale, come Monpazier, Aigues-Mortes, Sainte-Foy-la-Grande (fig. 22); ma pochi hanno visto, forse perchè quasi nessuno degli studiosi di Urbanistica era italiano, quanti più importanti e grandiosi esempi esistano in Italia, come Verona, Lucca (fig. 21), Pisa, Pistoia, ecc. Può dirsi forse che nelle regioni ove più aveva posto radici la latinità lo stile urbanistico ha proseguito la sua via sulle orme classiche, pur traversata dalle influenze nordiche, con una continuità non dissimile da quella della tradizione architettonica.

Ma il capolavoro della edilizia medioevale era quello delle piazze, in cui una chiara logica segna il tracciato in rispondenza alla funzione reale e l'Arte applica con maggiore nobiltà ed ampiezza il sentimento pittoresco che pervade tutta la concezione della città, portando ad applicazioni monumentali, che fino allora erano state affidate soltanto ai criterî classici della *symetria* e della *euritmia*. È grande merito del Sitte (1) di averne messo in evidenza le caratteristiche nelle pagine mirabili di un libro che rimane ancora uno dei fondamenti degli studi urbanistici.

Se nelle città minori, come Ferrara, Lucca, Pistoia, era la piazza principale unica su cui i più importanti monumenti della città, sedi dei due poteri, erano disposti, i numerosi altri casi e specialmente nelle maggiori città, come a Firenze, a Bologna, a Siena, a Verona ed in parte anche a Venezia, le piazze erano due, l'una avente per patrono il palazzo del Comune, l'altra la cattedrale; nè mancano i casi, come per la Piazza delle Erbe di Verona, di un terzo centro, soltanto adibito a mercato. In tutti questi tipi la piazza mantiene un carattere racchiuso e raccolto come di una grande sala che serve da luogo di riunioni, di feste, di processioni, di tornei, talvolta anche di supplizi. Libero doveva rimanere il centro della piazza dalla circolazione, ed anche gli alberi, i monumenti, le fontane andavano confinati nei punti morti, o nelle rientranze irregolari della piazza o sul perimetro. Così è per la fontana sulla Piazza del Mercato di Norimberga, o quella avanti al palazzo comunale di Perugia, o per la statua del Gattamelata nella Piazza del Santo di Padova (fig. 19), e per i leoni sulla Piazza del Comune di Viterbo, o pei tanti altri veneti nelle città della Serenissima.

Appunto per mantenere questo concetto della piazza chiusa, gli accessi ne sono in generale disposti prevalentemente da un lato ed in modo tale da interrompere il meno possibile le linee delle costruzioni. Avevano le vie sboccanti nella piazza direzioni diverse, ma ordinariamente il loro tracciato era tale da non consentire di vedere da essi tutta la piazza nè il prolungamento delle altre vie d'infilata.

(1) Cfr. C. SITTE, op. cit. Vedi anche di tale opera la prima edizione originale: *Der Städtebau nach seiner künstlerischen Grundsätzen*, Vienna 1889.

Digitized by Google

Per ottenere questi scopi si seguivano mille disposizioni ingegnose; talvolta archi o sottopassaggi per nascondere lo sbocco delle vie e mantenere almeno in parte la continuità della linea di coronamento dei fabbricati, come è nella Piazza dei Signori di Verona (fig. 30), e nella Piazza di Siena, ove una speciale caratteristica è quella della conformazione a teatro per consentire la corsa del Palio; talvolta la via deviava

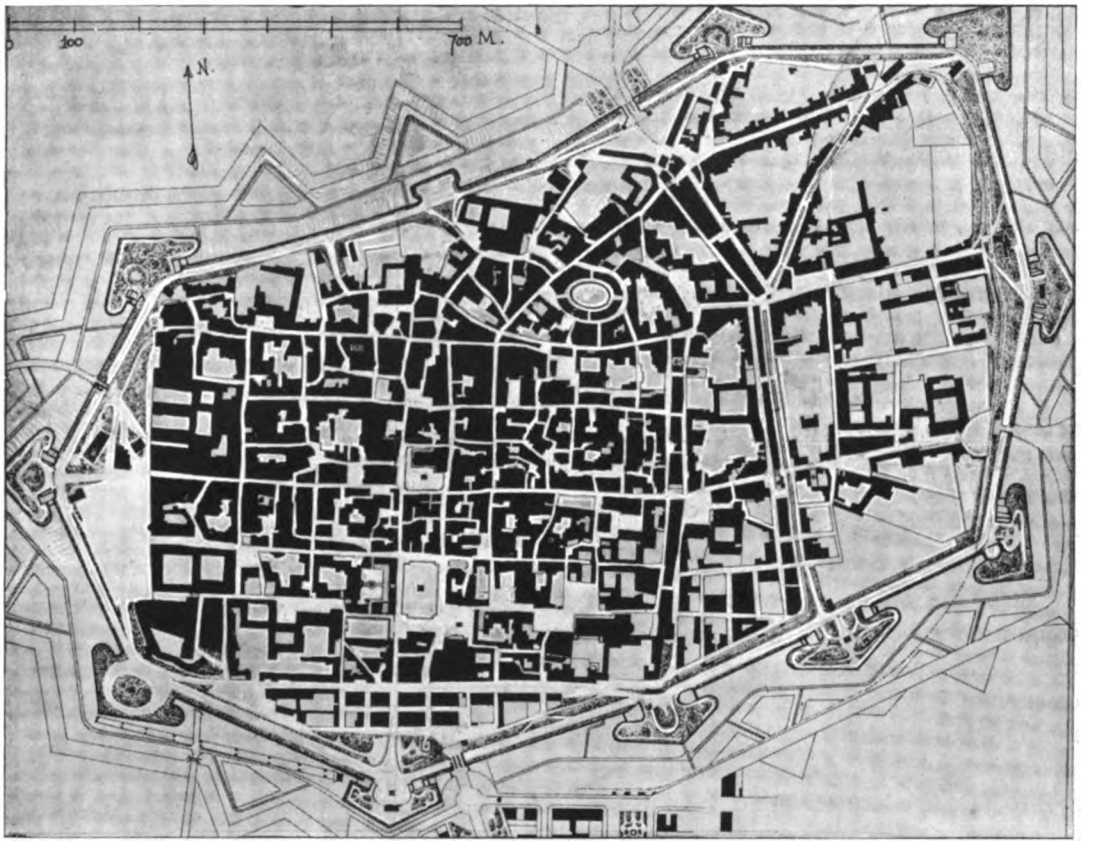


Fig. 21. — Pianta di Lucca.

subito dopo l'imbocco della piazza in modo da costituire un fondale pieno, come in Ravenna nella Piazza del Duomo (fig. 13), a Stuttgart nella Piazza del Mercato, a Monaco nella Marienplatz; o perfino la disposizione veniva accentuata, come per la Piazza delle Erbe di Verona, da un'alta torre posta dopo l'angolo (fig. 30).

I monumenti architettonici maggiori erano posti non in posizione centrale, ma sui lati della piazza, quasi semi-isolati, ma addossati ad altri edifici spesso d'importanza minima e di piccola statura per accentuare l'effetto del contrasto, mai esposti alle visuali indefinite, ma entro un quadro limitato e raccolto, con prospettive accidentali, meglio che con quelle frontali ed ampie. Esempi tipici italiani quelli della Piazza del Duomo di Verona o di quella di Lucca, di S. Maria di Provenzano a Siena, del Duomo a Padova, di San Fermo Maggiore a Verona, ecc. (vedi alle fig. 14, 15 e 16).

Digitized by Google

Queste disposizioni tipicamente irregolari furono certamente volute e rappresentarono un vero stile. Forse il Sitte esagera nel volerne fissare i canoni e considerarli come espressioni di teorie naturalistiche o simboliche, e sembra più opportuno e rispondente alla realtà il pensare ad una tradizione diffusa non nei soli architetti, ma nei costruttori, negli amministratori, negli ecclesiastici, e soprattutto nel pubblico, che nei piccoli regimi tanta parte aveva nel giudicare e nel determinare i concetti artistici; essa concretavasi, con la tipica intuizione del sentimento d'arte, in disposizioni che permettevano di trarre partito dalle irregolarità spontanee e di dare loro armonia, così come avveniva spesso per gli elementi delle singole opere architettoniche.

Su questi caratteri delle piazze medioevali e sulle condizioni singolarissime di ambiente che vi son connesse è stato opportuno il soffermarsi un poco, poichè è certo in esse forse la più tipica manifestazione di stile edilizio che ci abbiano lasciato i tempi passati, e poichè ne deriva un duplice ordine di insegnamenti che occorre fin d'ora raccogliere e riassumere. Essi consistono nella cognizione di tutto un repertorio di pratiche disposizioni, quali quelle della piazza concepita come una sala raccolta, in gran parte libera dalle linee di circolazione, della larghezza delle vie non legata da canoni di dimensioni costanti, della conformazione degli innesti stradali ad imbuto od a larghi laterali sì da facilitare gli incontri, degli effetti di arte edilizia basati sul contrasto delle masse, sugli spazi ristretti e racchiusi, sulla armonica irregolarità pittoresca; e se sconvolgono i criterî di banalità accademica troppo spesso prevalenti nello studio delle città moderne, son degni di studio e di applicazioni nuove. Ma accanto a queste considerazioni utili per la vita edilizia moderna altre se ne presentano per il bene inteso rispetto di quella antica.

Le condizioni anzidette, che strettamente legano i monumenti maggiori alla minuta congerie delle costruzioni minori e che uniscono l'Architettura e l'Edilizia in un'unica manifestazione guidata da un concetto logico e compatto, rappresentano elemento essenziale estrinseco per l'apprezzamento dei monumenti, sono la espressione del monumento-ambiente o, se meglio vuolsi, di un'Architettura collettiva quanto mai tipica della città. Alterare quest'insieme è cosa più grave che manomettere un monumento (1). Credere di valorizzare una chiesa od un palazzo medioevale con l'isolarlo e porlo su di un largo spazio tra case moderne, vuol dire non intendere l'importanza fondamentale delle condizioni ambientali in cui e per cui il monumento fu fatto e che gli sono indispensabili pel suo effetto, vuol dire avviarsi con tutta incoscienza ad una triste rovina. Introdurre in una vecchia piazza una larga arteria rettilinea moderna e recarvi con essa a forza il movimento intenso significa mutilare un'opera d'Arte, imbastardire e falsare una testimonianza di vita cittadina, peggio ancora che se ad un tempio greco si togliesse il timpano ed il tetto per sostituirvi una copertura a terrazza, o se alla parete di una chiesa monumentale si addossasse un *garage*.

Eppure siffatti scempi non sono stati e non sono infrequenti; ed ancora sembra che il rispetto all'antico richieda soltanto di salvare i monumenti più noti e che le opere minori non abbiano importanza alcuna. Il sentimento dell'ambiente, il fascino della armonica bellezza edilizia, la comprensione delle condizioni indispensabili per

(1) Cfr. su questo quanto efficacemente dicono il SITTE e l'UNWIN citati.

Digitized by Google

l'apprezzamento delle opere architettoniche maggiori, hanno ancora scarsa fortuna nel pubblico delle cosidette persone colte, che vi sostituiscono la volgarità di un pregiudizio, che solo lentamente va rivedendosi.

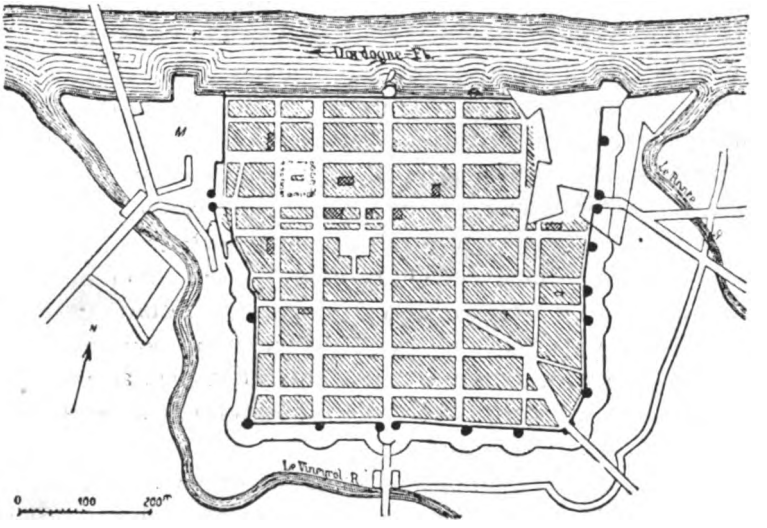


Fig. 22. — Sainte-Foy-la-Grande (dallo Stübben).

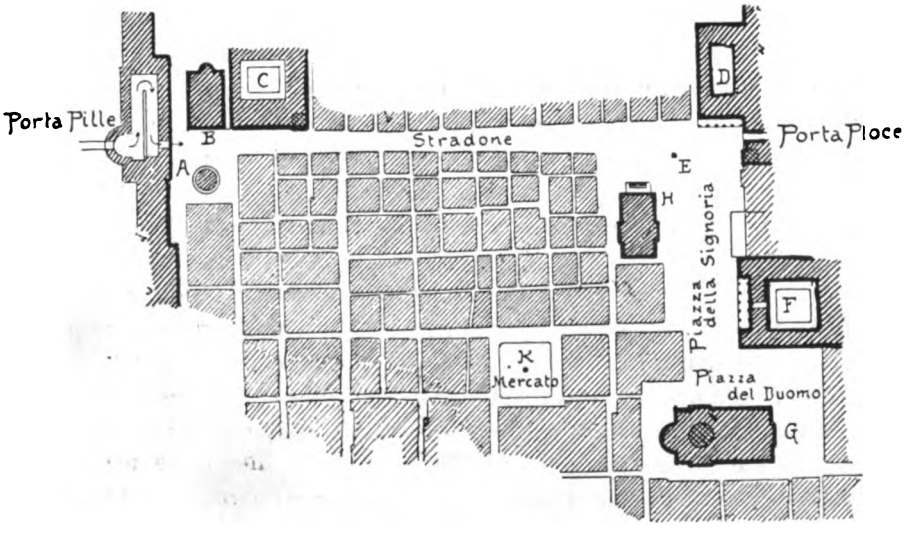


Fig. 23. — Ragusa (dallo Stübben).

Lasciando per ora questo argomento, su cui si tornerà nel parlare dell'ambientismo nelle vecchie città e della conservazione dei monumenti, occorre ritornare allo schema medioevale dei tracciati stradali, delle piazze, della « terza dimensione » data dagli edifici che su quelle si elevano. Nei paesi del Nord, specialmente nella Francia settentrionale e nella Germania, i caratteri che si sono accennati sono spesso straordinariamente accentuati. La cattedrale gotica col suo sviluppo verticale, col suo slancio verso il cielo, racchiusa tra le minuscole casette e tra le vie ristrette, sicchè è

Digitized by Google

possibile vederla solo dal sotto in su, rappresenta di questa esagerazione la espressione architettonica più tipica. In Italia invece, col buon senso lontano da ogni estremismo che tra noi sempre ha prevalso, come la chiesa gotica ha sacrificato l'anima stessa dello stile nordico per sostituirvi il senso tutto meridionale dell'ampiezza negli spazi e dello sviluppo longitudinale nelle linee, così lo schema cittadino è rimasto più equilibrato nei suoi rapporti, più tendente alla regolarità ed all'armonia. Tale appare nei già citati schemi di molte città, in elementi di centri minori come le piazze di Cremona, di Assisi, di Terracina, di Piperno, di Amalfi. In queste formazioni cittadine si vien preparando insieme con la Rinascenza nell'Arte quella nell'Edilizia.

L'una e l'altra si determinano e si accentuano nel secolo XV; ma la transizione è più lunga nelle manifestazioni edilizie che non in quelle architettoniche. Le città nuove od i nuovi quartieri sorti nel Quattrocento recano un'impronta di tracciati regolari, ma senza rinunciare agli aggruppamenti varî e pittoreschi dei secoli precedenti; nelle piazze, nell'intorno dei monumenti, appare un nuovo senso di proporzione che non è mai simmetria ed uniformità. Quasi potrebbe dirsi che nello sviluppo urbanistico di gran parte del Rinascimento sia un principio di cristallizzazione che tuttavia non disturba il libero aggruppamento.

In questo tempo in cui l'Arte prevale su ogni altro concetto ed il ricordo dell'antichità ritorna a funzione di vita nuova, tutto tende verso rapporti armonici, sia nella Architettura che nella conformazione degli spazi cittadini; e spesso le due manifestazioni si collegano in qualche monumento edilizio pensato architettonicamente, cioè con una concezione unitaria dell'opera principale e dello spazio circostante fatto apposta per accoglierlo. E la retta torna a comparire nelle vie in tronchi non troppo brevi e le visuali si aprono, sia che consentano a piazze ed a vie di prospettare verso la campagna in punti di belvedere, sia che abbiano mete adatte all'estremo di vie, nei punti più salienti delle piazze.

La stretta compagine delle città medioevali tende insieme ad allargarsi quasi a rispondere ad uno stato più aperto e più civile di vita, ad una prosperità e ad una libera espansione che sembrano completamente indipendenti dalle oscure e trite vicende politiche; e l'abitato varca le mura in ridenti sobborghi allungantisi lungo le vie extra-urbane (così, ad esempio, a Siena ed a Perugia) ed in queste zone esteriori si moltiplicano le ville e si elevano santuari isolati (come a Todi, a Cortona, a Montepulciano, a Macerata); e nel nucleo interno si hanno frequentissime le espropriazioni per correzioni di vie e formazione di piazze.

Tutto questo avviene saltuariamente, con lenta penetrazione; ed intanto le minori borgate, con quel ritardo di fase tipico della vita sociale nei centri secondari continuano con ben poche mutazioni negli aggruppamenti medioevali, e talvolta si spingono con essi, nella loro tranquilla esistenza, fino ai giorni nostri. Quanti bei paesi di Val di Nievole o di Abruzzo, dell'Umbria, delle zone alpine sono ancora intatti, pittorescamente aggruppati intorno alla loro pieve, nel loro schema irregolare che si snoda e si riannoda in tracciati sinuosi ed in piccoli larghi, e si adatta al terreno spesso scosceso e si apre in modo impreveduto quasi a spalancare finestre verso la campagna circostante! Veduti di lontano, quei paesi il cui colore, se si esclude qualche moderno edificio giallastro e coperto di tegole marsigliesi, è quello stesso dei materiali locali,

Digitized by Google

sembrano una cosa naturale venuta su con le roccie ed i boschi; e sono spesso opera edilizia relativamente recente in cui il sentimento della tradizione nel popolo e nei

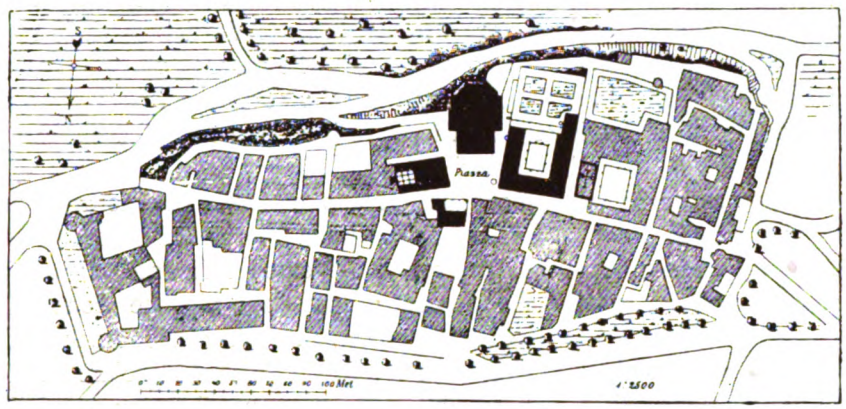


Fig. 24. — Pienza. Pianta della città.

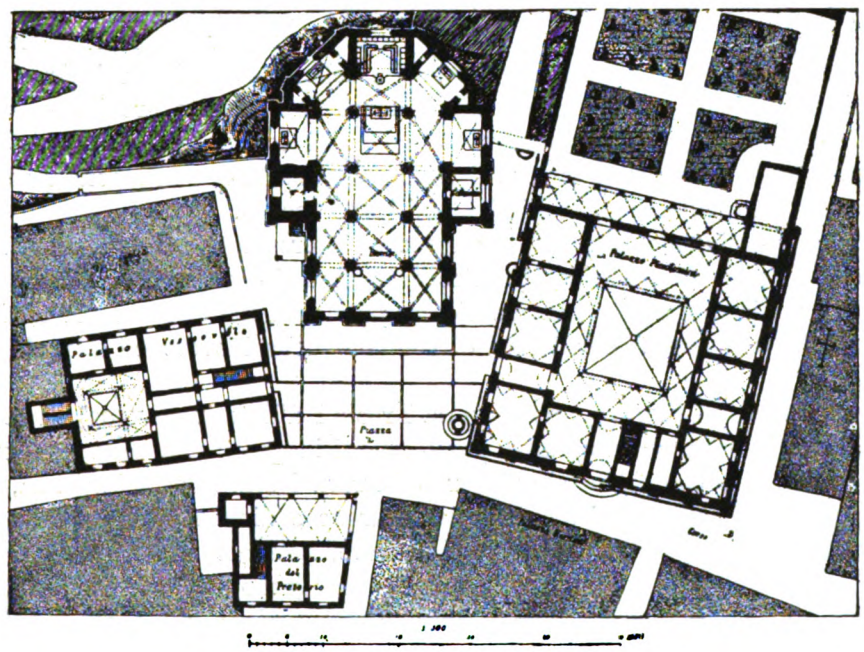


Fig. 25. — Pienza. Pianta della piazza principale.

costruttori ha conservato tenace il tipo di quel periodo che ha voluto quasi prendere la natura a proprio modello, cioè il periodo medioevale.

Della edilizia quattrocentesca e del suo nuovo pensiero di proporzione e di semi-regolarità l'esempio più bello è quello di Pienza (1). Sorta per iniziativa di Pio II che

(1) Vedi i rilievi del MAYREDER, in *Allgemeine Bauzeitung*, 1882. Da essi sono tratte le fig. 24 e 25.

Digitized by Google

volle con essa rinnovato il natìo villaggio di Corsignano, la bella cittadina si adagia sul terreno che verso Sud precipita come un ripido spalto verso la Vallata dell'Orcia. Tutto il tracciato delle vie si presenta come dovuto ad uno schema rettangolare deformato; ma in quella quasi-regolarità lo sfalsamento degli innesti, le rientranze e le sporgenze delle strade minori, il tipo racchiuso delle piazze principali, gli scantonamenti in alcuni punti di convergenza del traffico ci riportano all'organismo vivo della edilizia medioevale e ci forniscono nell'associarsi delle modeste case capolavori di architettura minore, quadri di singolari bellezze.

Le due piazze maggiori sono quella del Duomo e quella del Mercato, prossima a quella, ma nettamente distinta. Su di un lato della Piazza del Duomo passa la via principale che ivi congiunge i suoi due tronchi lievemente divergenti; nel fondo è la cattedrale, opera del Rossellino, che trovasi in asse della via che viene dalla Piazza del Mercato, ed i lati della piazza divergono, con una disposizione che Michelangelo riprenderà nella Piazza del Campidoglio in Roma, in guisa da lasciare nel fondo due aperture ai fianchi della chiesa che « allargano l'aere » verso il panorama della vallata. Il duomo, il palazzo dell'Episcopio, il palazzo Piccolomini, il palazzo comunale con la sua torre ed il suo portico si schierano sui lati della piazza a darle unità stilistica, a stabilire un perfetto equilibrio nell'aggruppamento monumentale; il quale consiste nei rapporti di masse, ma non nell'uguaglianza delle linee, nell'associazione « amichevole » dei singoli elementi, ma non nell'uniforme loro aspetto architettonico. Il bel pozzo disposto sull'angolo del palazzo Piccolomini completa il quadro e quasi vi introduce la scala metrica; ed ancora risponde alla norma di non ingombrare il mezzo della piazza con quello che può dirsi il suo arredamento.

Un esempio più modesto, ma non meno interessante, di una borgata sorta di getto nella seconda metà del Quattrocento secondo quello che può dirsi lo stile edilizio di transizione, si ha nel piccolo gruppo di Ostia Nuova sorto, forse per opera del Pontelli, presso alla Rocca di Giuliano della Rovere ed alla chiesetta di Sant'Aurea.

L'ampliamento di Ferrara, promosso da Ercole I d'Este (1471-1505) ed attuato da Biagio Rossetti, rappresenta un altro passo avanti in questa via della regolarità delle linee edilizie, tanto che sotto tale riguardo Ferrara è stata detta la prima, in senso cronologico, delle moderne città d'Europa. Larghe e dirette alcune strade, come il Corso della Giovecca, il Corso di Porta a Mare, l'attuale Via Vittorio Emanuele, tendenti al rettifilo, ma lievemente curvate « con garbo » alcune vie minori; però l'insieme è ben lungi da una schematizzazione rettangolare, chè anzi ha nella Porta Po e nel Castello alcuni punti di convergenza delle linee di comunicazioni e delle visuali.

Tale convergenza ancor più è caratteristica di un altro esempio contemporaneo di grande importanza, quale è in Roma quello delle vie disposte a raggiera agli sbocchi del Ponte S. Angelo. Sisto IV iniziò l'opera e specialmente dette sviluppo alla Via dei Coronari che segue il tracciato dell'antica *Via Recta* e si avanza verso il Campo Marzio nuovamente dato alla fabbricazione. E la disposizione precede quella delle più tarde e più note e diffuse soluzioni romane e certo ha servito loro di modello.

Digitized by Google

(*Alinari*)

Fig. 26. — Scena di città in un dipinto di Francesco di Giorgio (?).

(*Alinari*)

Fig. 27. — Scena di città nel quadro della *Cena in casa del Fariseo* (Scuola di Paolo Veronese).

(*Alinari*)

Fig. 28. — Scena di città in un affresco di Benozzo Gozzoli a Pisa.

Digitized by Google

Si alterna questo concetto delle vie rettilinee, la cui suggestione non è soltanto d'indole estetica, ma si ricollega (come nel caso ora accennato) alla persistenza materiale dell'antico piano, al criterio delle visuali non indefinite ma ben limitate; ma anche in questo si affaccia un concetto architettonico di euritmia monumentale, anzichè di aggruppamento vario ed apparentemente fortuito. Così nelle biforcazioni delle vie, ove talvolta si pone un edificio nobile per destinazione e per aspetto (la loggia di Pio II a Siena, la Zecca dei Banchi a Roma); così nelle piazze in cui lo schema racchiuso acquista unità di proporzione e di linea, spesso affidando allo sviluppo dei portici lungo il perimetro la funzione di collegare le linee. La piazza di Fabriano (fig. 33), tracciata nel 1451 da Bernardo Rossellino, ne è uno dei primi esempi. Più completo e regolare, disposto in modo da collegare il motivo della piazza al monumento principale, è l'esempio della Piazza dell'Annunziata in Firenze (fig. 35) con i suoi portici schierati a lato della chiesa (1), ma certo il più noto e mirabile, sebbene meno regolare del precedente, è quello della Piazza di San Marco in Venezia (fig. 37), che già nelle rappresentazioni datene da Gentile Bellini ci appare non troppo dissimile di forma da quella che assumerà coi lavori del Sansovino.

Assai significativa è altresì la tendenza a dare posto a spazi liberi, abbastanza ampi e regolari avanti ai monumenti. Il Vasari (2) ce ne dà testimonianza riferendoci il desiderio del Brunelleschi di disporre una piazza tra la chiesa di S. Spirito in Firenze e l'Arno.

Forse però la espressione piena di quello che era l'ideale edilizio negli artisti quattrocenteschi, nel sapiente equilibrio raggiunto tra il monumentale ed il pittoresco nella tendenza ad una regolarità vibrante ancora di vita, si ha, più che nelle costruzioni realizzate pervenute fino a noi, in quelle tante prospettive che costituiscono lo sfondo dei quadri del Crivelli, di Benozzo Gozzoli (3), di Pier della Francesca, di Masolino di Panicale e di tanti altri pittori del tempo. Ivi la disposizione prospettica è frontale e gli edifici rappresentati appaiono paralleli tra loro, e nel fondo è quasi sempre posto un monumento di maggiore imponenza, od una porta, od un arco trionfale che chiude le visuali; ma nessuna vera rispondenza simmetrica appare in queste composizioni accademiche; chè anzi nelle rientranze e nelle sporgenze di detti edifici e nelle loggie, nelle torri, nelle tettoie che dànno loro il tipo architettonico è la ricerca di una varietà di movenze che dimostra ancora un vivace sentimento pittoresco, ben diverso da quello che saranno le grandiose ma compassate scenografie di Paolo Veronese.

Nel Cinquecento questi caratteri si accentuano per rispondere al sentimento ormai definito di ampiezza e di « divina proportione ». Più che in completi piani di città o di nuovi quartieri, che pure non mancano, ad esempio a Vicenza, ad Ascoli, a Ragusa, essi si manifestano in alcune sistemazioni locali di vie o di piazze, che costituiscono modelli stilistici.

---

(1) L'atrio della chiesa che completa il motivo dei portici è però stato aggiunto nel 1601.

(2) Cfr. VASARI, *Le vite* (ediz. cit.), libro III.

(3) Uno dei più interessanti è il quadro del Gozzoli nel camposanto di Pisa rappresentante la torre di Babele.

Digitized by Google

Vediamone alcuni dei casi più tipici. A Padova la Piazza dei Signori, ora Piazza dell'Unità (vedi fig. 32), ci reca un esempio di giusta rispondenza tra varî edifici monumentali, quali la loggia ed il palazzo del Capitaniato, non dissimile da quello,

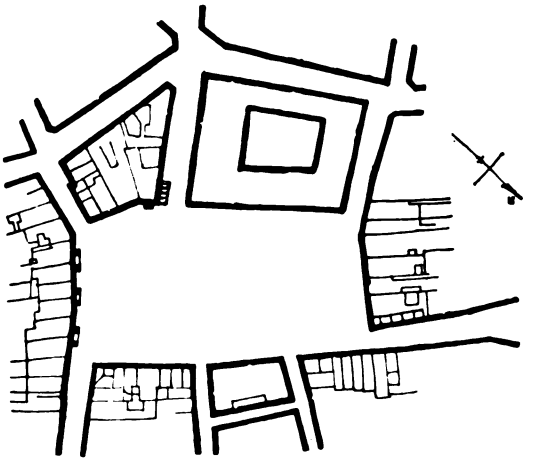


Fig. 29. — Bruxelles. La grande Place.

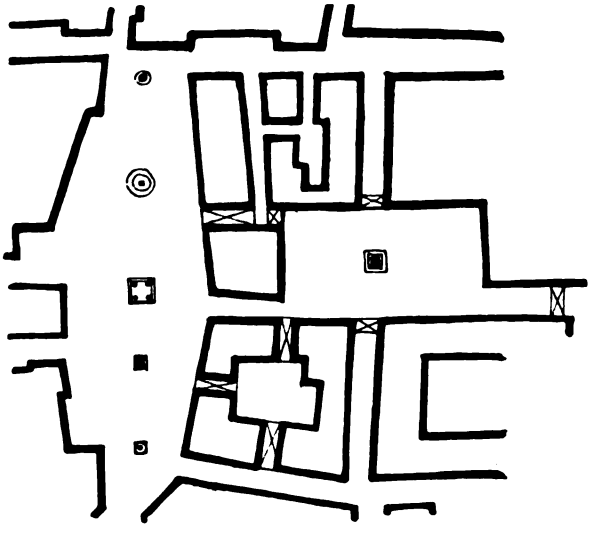


Fig. 30. — Verona. Piazza delle Erbe e Piazza dei Signori.

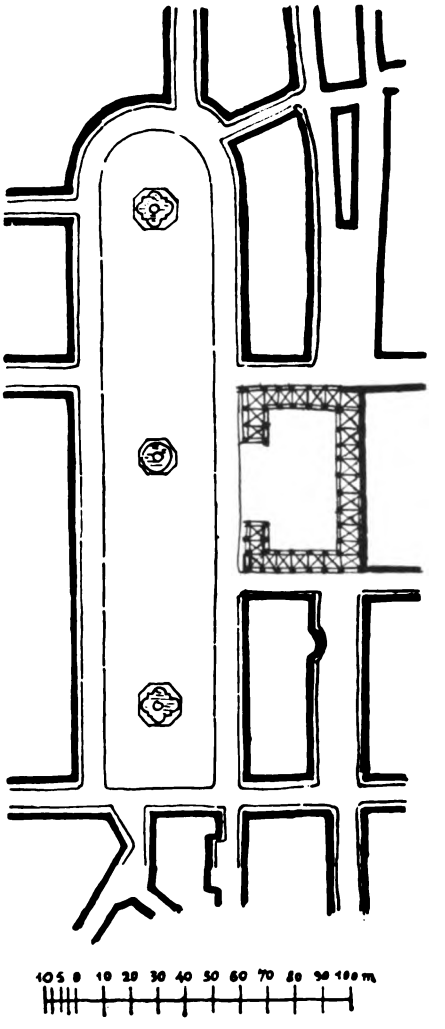


Fig. 31. — Roma. Piazza Navona (col progetto di Giuliano da Sangallo pel congiungimento col palazzo Medici).

già visto, della Piazza di Pienza. A Vicenza la lunga piazza principale, anch'essa detta dei Signori, coi palladiani edifici della basilica e della loggia Bernarda, con l'altissima torre che interrompe la continuità dello sviluppo orizzontale, con le colonne recanti il leone di Venezia poste nel fondo, sembra una mirabile traduzione in pietra delle scenografie cinquecentesche del Serlio o del Palladio, equilibrate nelle singole parti ma non architettonicamente uniformi, regolari nella disposizione ma non monotone, a linee allungate ma non indefinite.

Digitized by Google

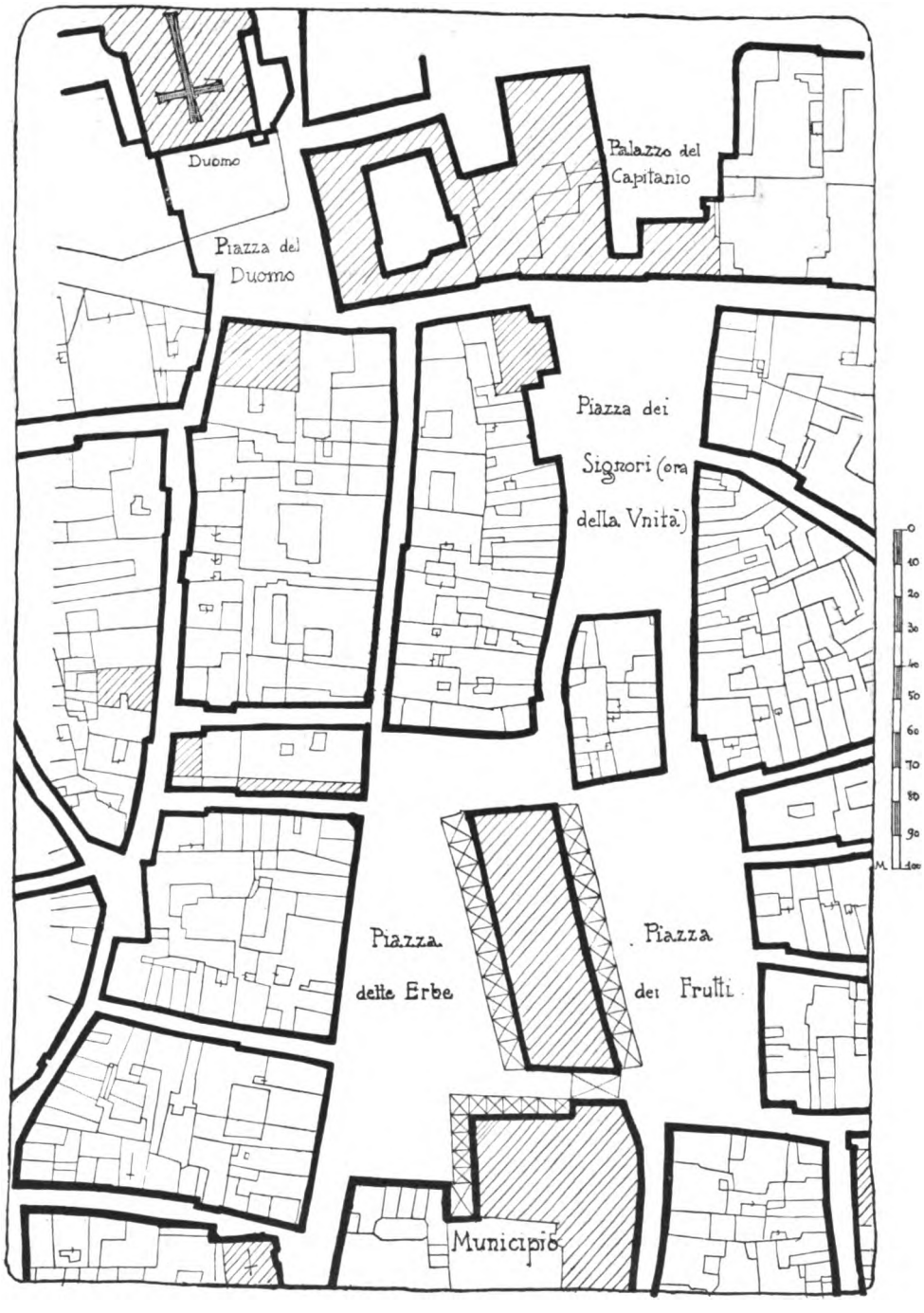


Fig. 32. — Zona centrale di Padova.

Digitized by Google

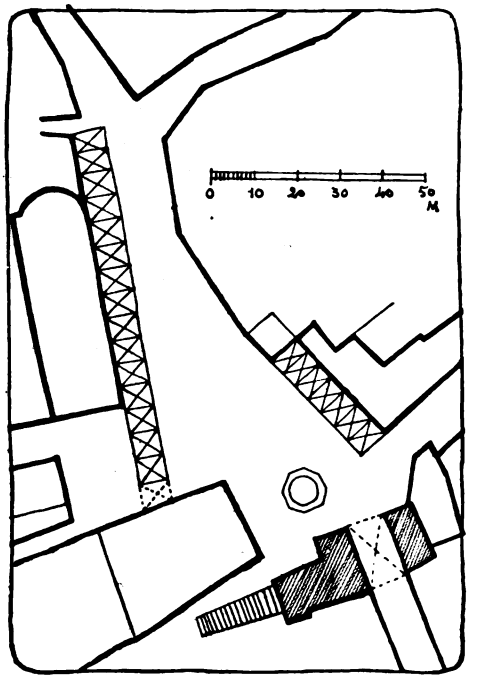


Fig. 33. — Fabriano. La piazza.

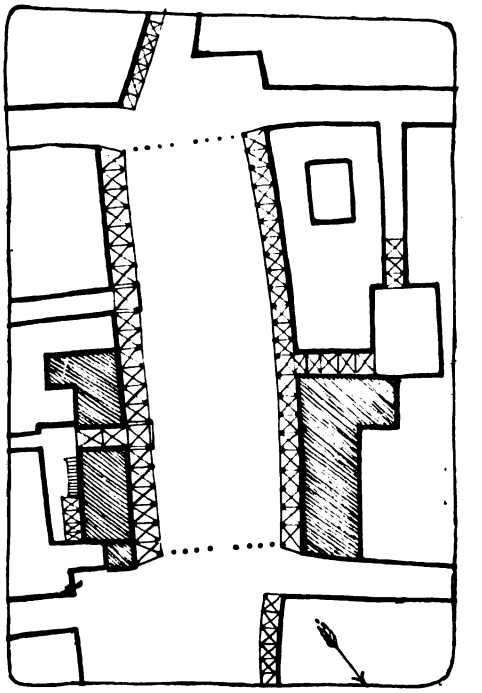


Fig. 34. — Faenza. La piazza Maggiore.

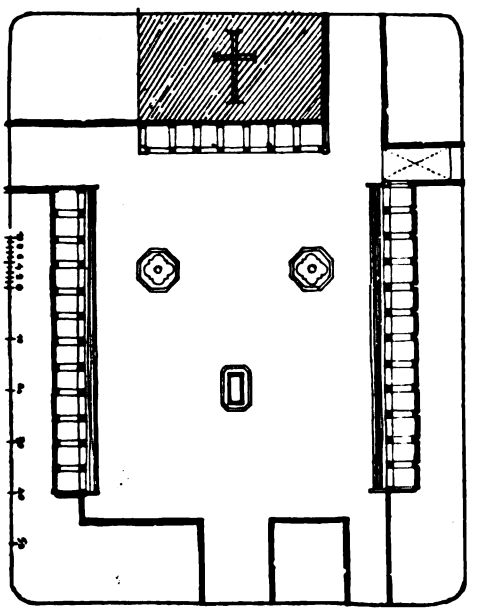


Fig. 35. — Firenze. Piazza dell'Annunziata.

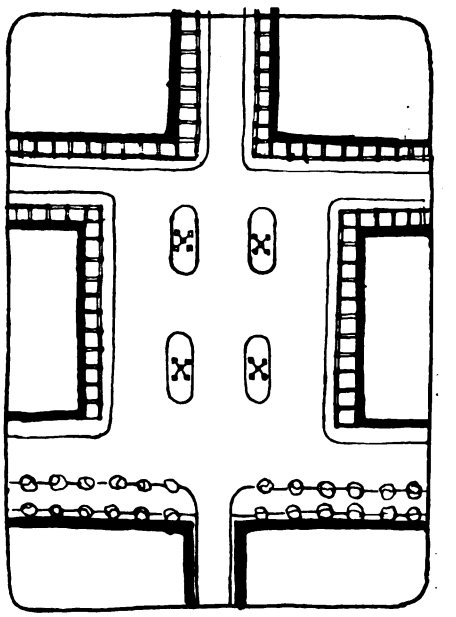


Fig. 36. — Nizza. Piazza Massena.

PIAZZE PORTICATE

Digitized by Google

Le piazze ideate o costruite da Bramante nei due periodi della sua meravigliosa attività, cioè il lombardo ed il romano, ci riportano al concetto della piazza « composta » insieme col monumento principale, quasi atrio o peribolo con quello connesso. La Piazza di Vigevano, definita dai contemporanei « bella ed ornata », quella cominciata a costruire a Loreto avanti alla basilica, e poi continuata ma non terminata dal Sangallo e dal Vanvitelli, quelle immaginate in Roma intorno al tempietto di S. Pietro Montorio od intorno alla chiesa di S. Pietro, ce ne dànno i più interessanti tipi, che, se in parte si riannodano all'antico concetto del disporre spazi raccolti e racchiusi e del proporzionare ai monumenti campi di visuale ben definiti, dall'altro lato aprono la via alla concezione che nel periodo barocco unirà, quando ne avrà i mezzi, l'Architettura con l'Edilizia, quali espressioni di un pensiero solo, di un'unica energia creatrice. Gli Uffizi in Firenze, costruiti dal Vasari, non fanno che continuare questo concetto quasi a darlo in eredità al periodo successivo.

Della edilizia cinquecentesca Roma, prima ancora del piano di Sisto V, ha alcuni modelli insuperati che hanno esercitato una influenza enorme. Uno è dato dalle tre vie rette convergenti in Piazza del Popolo; cioè il Corso, la Via Lata, antica arteria che sempre è rimasta viva e che nel Cinquecento è stata regolarmente sistemata; la Via di Ripetta, iniziata sotto Leone X e centro del quartiere estensivo di piccole abitazioni specialmente di costruttori e di artisti; e la Via del Babbuino, tracciata sotto Paolo III, quasi contemporaneamente all'altra Via dei Condotti, avente in asse la chiesa della Trinità a costituire sfondo sulla collina. La Piazza del Popolo, che solo nel Seicento e nell'Ottocento (fig. 45) doveva avere la sua attuale conformazione, era però già così preparata a costituire centro d'irradiazione subito all'inizio della città, appena passata la sua porta principale, e forniva lo schema della convergenza delle visuali, il prototipo di sistemazioni monumentali, quali quella più tardi attuata a Versailles (fig. 46), secondo il piano di J. F. Blondel (1), con le tre Avenues de Scheaux, de Paris, de S. Cloud, dirette verso il castello; o quella immaginata dal Wreen (2) per Londra nella ricostruzione dopo l'incendio del 1666, o l'intiera planimetria di Karlsruhe disposta a ventaglio intorno al palazzo granducale (fig. 49).

Altro modello romano è quello della Piazza Farnese subordinata e proporzionata al grande palazzo (fig. 65). Non più il contrasto tra casupole e monumento, tra la plebe ed il signore, ma accordo rispettoso tra case decorosamente modeste, non troppo piccole di massa e di statura e l'edificio patrono della piazza; non più spazio troppo ristretto, ma platea di forma regolare, i cui rapporti con le misure del palazzo sembrano studiati con lo stesso sentimento con cui nella facciata si proporzionano i vuoti ed i pieni, le grandi masse ed i piccoli aggetti, e tali rapporti non sono dissimili da quelli teorici formulati dal Serlio nel libro VII, il quale richiede avanti a ciascun monumento una piazza all'incirca quadrata, avente per lato la larghezza del prospetto. Quando il palazzo sorse, sotto il primo cardinal Farnese, poi divenuto Paolo III, la piazza era chiusa dal lato di Campo di Fiori; poi si aprì con la Via dei Baullari, tracciata intorno al 1545, in asse col palazzo; e la piazza si abbellì delle due

(1) Cfr. P. LAVEDAN, op. cit., pag. 56.
(2) Cfr. R. UNWIN, op. cit., pag. 90.

Digitized by Google

grandi fontane che, a destra ed a sinistra dell'asse, costituiscono al quadro le due prime quinte.

Intanto nel 1536, per la venuta di Carlo V in Roma, Michelangelo, precedendo col suo genio i tempi, immaginava quell'autentico capolavoro che è la Piazza del Campidoglio (fig. 38); la quale invero fu eseguita lentamente e solo nel secolo successivo potè dirsi terminata, ma seguì le linee generali tracciate dal grande autore, costituendo uno dei rarissimi esempi di continuità di un programma costruttivo ed architettonico. Mentre che a Firenze Michelangelo, nel suggerire a Cosimo I (1) di sviluppare in Piazza della Signoria il portico della loggia dei Lanzi su tutto il perimetro, si atteneva ancora, nel necessario adattamento alle linee preesistenti, ad una estetica quattrocentesca, a Roma può più arditamente ed organicamente dar forma al suo concetto, ideando la piazza nei suoi tre palazzi che vi si associano, nel podio e nella scalea come un'opera sola. Un concetto unico ispira le linee ascensionali, i motivi architettonici costituiti da un grande ordine abbracciante l'intera altezza delle facciate (*altitudinibus perpetuus*, secondo l'espressione vitruviana), la disposizione, che già abbiamo veduto embrionale a Pienza, della divergenza dei due edifici laterali, i palazzi dei Conservatori e del Museo, in modo da lasciare nel fondo libere le visuali ai due lati del palazzo Senatorio, il collegamento, che sembra irregolare e fortuito, della scalea con la modestissima Piazza di Aracoeli, sapientemente congegnato per produrre l'effetto d'insieme in un punto di vista molto prossimo al monumento; e questo concetto unico, questo scopo a cui tutta la composizione tende e che potrebbe dirsi artificio se non fosse arte grandissima, si è di far sembrare grande quello che ha dimensioni minuscole, di dare all'insieme un carattere di bellezza e di dignità consono al significato ed ai ricordi del più glorioso centro del mondo civile (2).

Poche decine d'anni di poi la energia di Sisto V attuava il suo grande piano regolatore, trionfo della linea retta e della convergenza delle visuali, accentuata dalle mete costituite dalle grandi basiliche romane o dagli obelischi nuovamente eretti sulle piazze. Lo schema della città stellare e dei tracciati a tipo triangolare, che tante applicazioni avrà nei periodi successivi, è così definitivamente affermato al termine di una lunga elaborazione di un'epoca prettamente italiana, che sotto le insegne dell'antichità classica ha saputo assimilare i portati di tutti i tempi precedenti e di tutte le tendenze architettoniche ed edilizie.

Intanto nella seconda metà del Cinquecento la vita cittadina fluisce verso nuove manifestazioni. Nuovi tipi grandiosi di edifici, come le scuole, gli ospedali, le sedi delle congregazioni religiose, le grandi ville urbane o suburbane, si elevano con vastità di concetto e di dimensioni che lascia di gran lunga indietro i mirabilmente perfetti, ma non vasti palazzi del Quattrocento e della prima metà del Cinquecento. La casa popolare o borghese, che fino allora aveva mantenuto il carattere di abitazione di una sola famiglia, e quindi piccola mole e numero dei piani non superiore a tre, si

(1) Cfr. VASARI, *Le vite* (ediz. L. M.), II, 130.

(2) Vedi quanto, in rapporto a detta sistemazione ed alle sue trasformazioni recenti, è detto al capitolo in cui la città è considerata come organismo estetico.

Digitized by Google

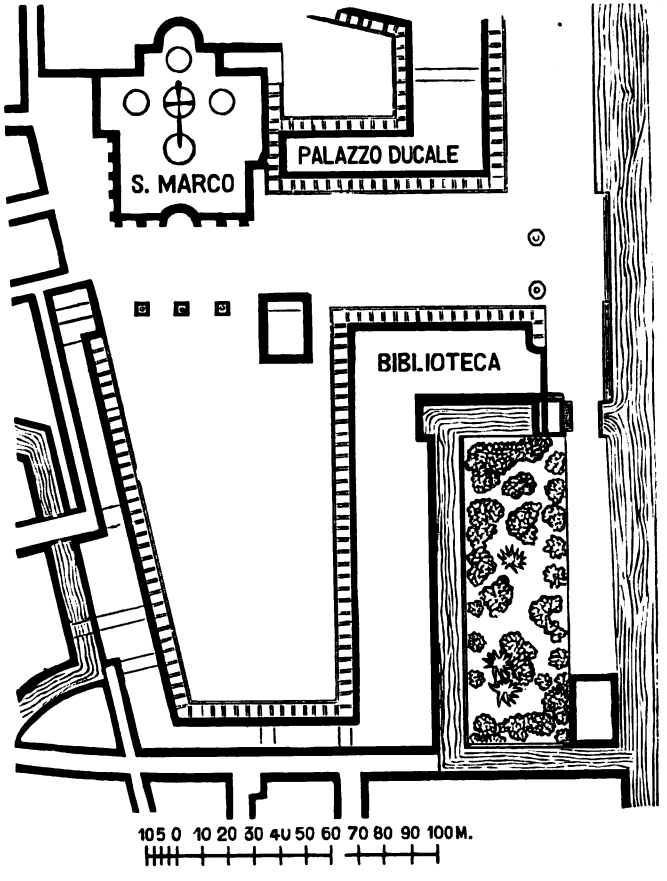


Fig. 37. — Venezia. Piazza S. Marco e piazzetta.

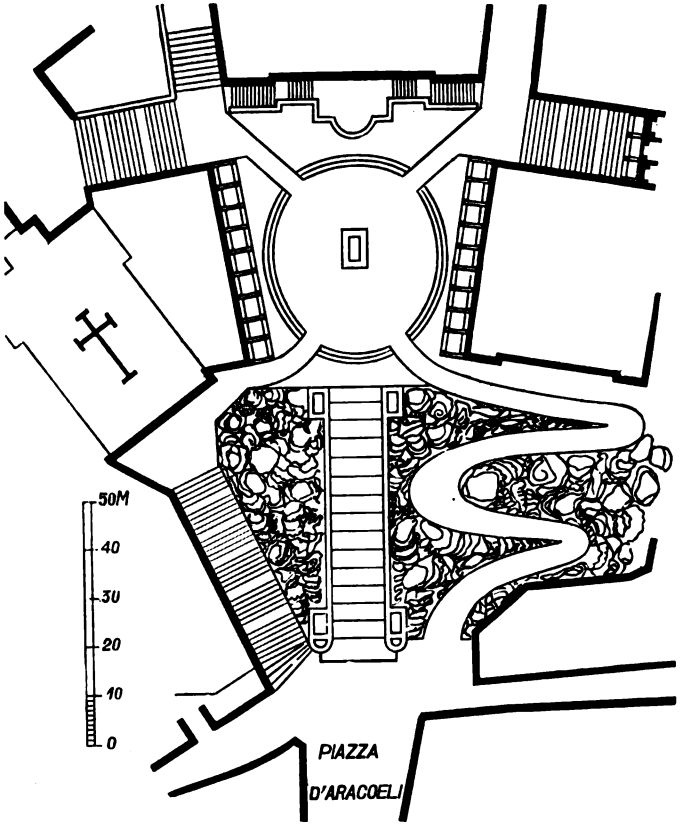


Fig. 38. — Roma. Piazza del Campidoglio.

Digitized by Google

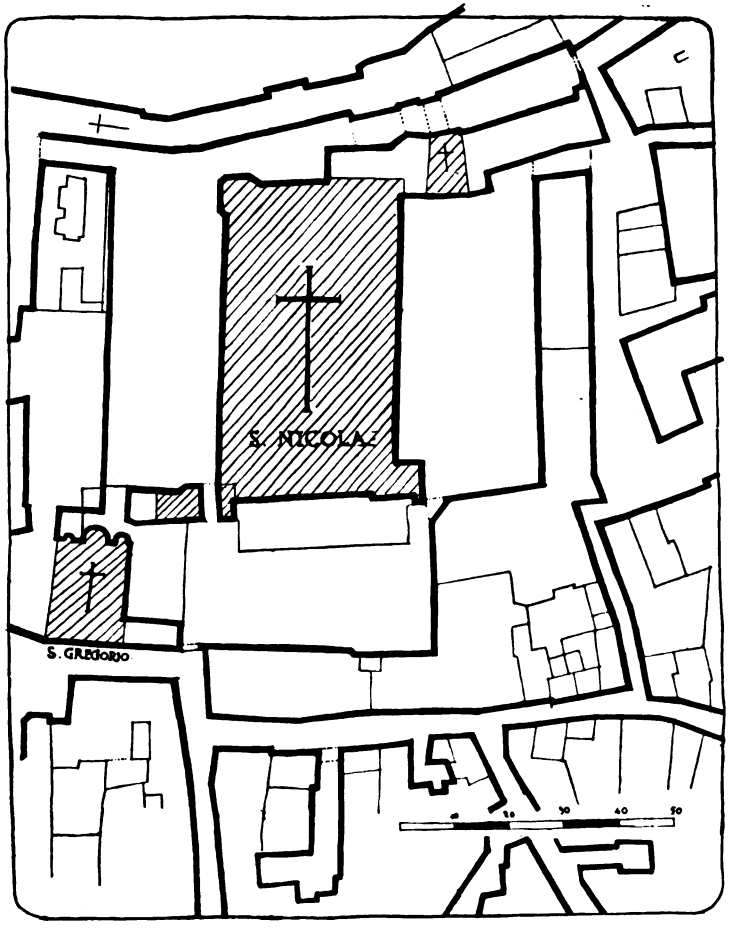


Fig. 39. — Bari. Zona circostante a San Nicola.

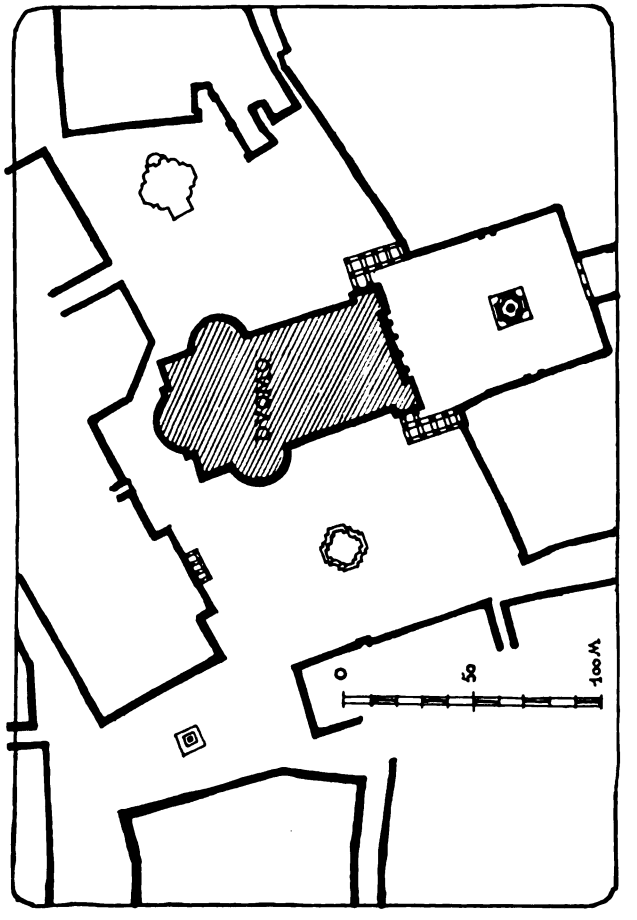


Fig. 40. — Salisburgo. Le piazze intorno al Duomo.

TIPI DI PIAZZE TRIPLE INTORNO AI MONUMENTI

Digitized by Google

avvia verso la multipla casa da pigione a numerosi appartamenti. Nelle strade il movimento si intensifica col sostituirsi delle carrozze alle portantine e richiede nuovi spazi e determina problemi di viabilità fino allora sconosciuti. D'altro lato il mutamento radicale sopravvenuto nel tipo di fortificazioni rispondenti alle armi da fuoco, è venuto a modificare la configurazione dei recinti di mura intorno alle città, a cui in parte la disposizione delle vie e della fabbricazione va subordinata; e già si è vista l'influenza di questo elemento in alcune teorie edilizie, le quali nella cittadina di Palmanova, sorta nel 1593, hanno trovato una espressione concreta rigidamente geometrica (fig. 52).

Questo complesso di circostanze positive, unito alla evoluzione artistica maturatasi alla fine del secolo XVI, ha portato alla edilizia barocca; che è sviluppo graduale di quella cinquecentesca in quanto riguarda i tracciati delle vie, ma trova nelle piazze e nei giardini nuovi temi grandiosi.

Relativamente ampie e spesso rettilinee sono le vie e vi cominciano ad apparire in forma regolare e costante i « sistemi », o diffusi per tutta la città, o limitati a qualche nucleo di speciale sistemazione; talvolta a tipo rettangolare, talvolta a tipo radiale e radioconcentrico. Nelle maggiori arterie, specialmente nei viali si ha cura di disporre opportuni fondali per le visuali.

Negli incroci delle vie e nelle piazze il criterio architettonico prevale il più possibile, non abbandonando i principî dell'êra precedente, ma applicandoli con una ampiezza mai veduta, con una tendenza verso nuovi aggruppamenti degli edifici, nuovi effetti nelle luci e nelle masse ed anche nuove disposizioni utili nei riguardi dell'elemento della viabilità, che comincia a far sentire le sue esigenze.

Il periodo barocco ha riunito tra loro due elementi che sembrano addirittura antitetici ed inconciliabili: la ricerca del grandioso, del fastoso, del nuovo, talvolta dello strano e dell'artificioso, e la rigida inquadratura teorica e formale: la composizione architettonica fantasiosa e varia e mossa, e gli ordini di colonne e trabeazioni quasi sempre legati alle norme del Vignola, la assoluta prevalenza estetica nell'Architettura ed in tutte le Arti decorative che ne dipendono, e la preparazione accademica che fa capo alle scuole e che inizia la regolare conoscenza tecnica come riflesso dei grandi progressi nella coltura e nella scienza, e reca il metodo nella produzione disegnativa e professionale. Quando noi vediamo la prospettiva del Borromini nel palazzo Spada in Roma, o le grandi composizioni scenografiche nei soffitti di Pietro da Cortona o di padre Pozzo, o gli espedienti usati dal Bibbiena o dal Guarini per la illuminazione delle cupole in S. Antonio di Parma od in S. Lorenzo di Torino, abbiamo quasi la definizione del barocco: un effetto illusionistico per rendere lo spazio estetico maggiore del vero, ottenuto con una meticolosità severa di procedimenti e di norme, fatto, come le scene e le quinte dei teatri, per speciali e precisamente determinati punti di visuale, unito talvolta ad una regolarità di proporzioni che si direbbe pedantesca e scolastica.

Talvolta questi due concetti sono padroneggiati dalla mente possente di un artista sommo, talora invece si distinguono e seguono ciascuno la sua via e predominano secondo il diverso clima stilistico, l'uno verso il rococò, l'altro verso il neo-classico. Così nell'edilizia. L'ampiezza berniniana, la ingegnosità di Pietro da Cortona, la

Digitized by Google

rigidezza lineare del Wreen e del Gabriel, talvolta coesistono, talvolta si distaccano in manifestazioni tra loro diversissime.

Si hanno così gli schemi rettilineari di Torino (vedi al cap. VIII), di Catania, di Mannheim e di Karlsruhe (fig. 49), rettangolari i primi tre, triangolare il quarto; le linee

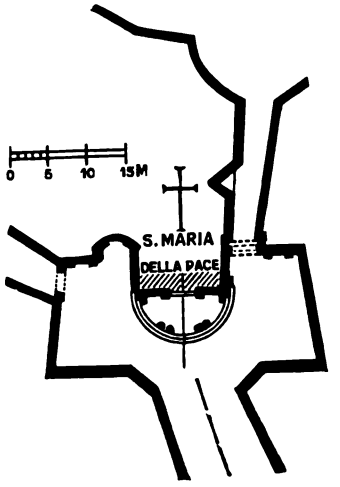


Fig. 41.
Roma. Piazza e dintorni di S. Maria della Pace.

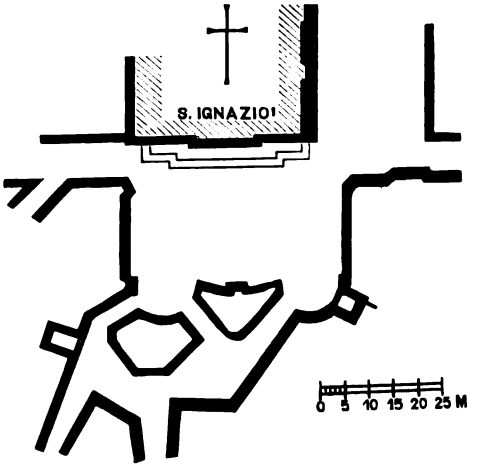


Fig. 42.
Roma. Piazza e dintorni della chiesa di S. Ignazio.

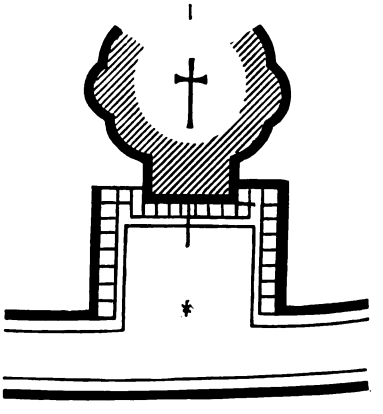


Fig. 43. — Milano. S. Carlo Borromeo.

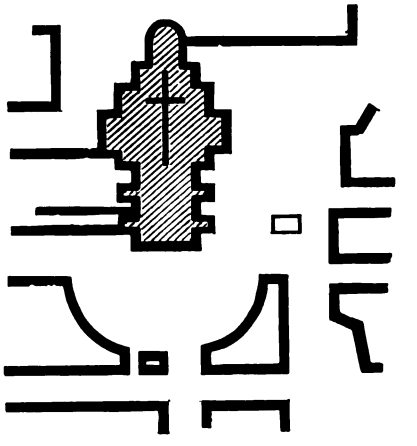


Fig. 44. — Catania. Piazza S. Nicolò.

PIAZZE SEICENTESCHE O SETTECENTESCHE

curve e le visuali chiuse in una piccola città quasi tutta barocca qual è Macerata; le ingegnose conformazioni geometricamente artificiali in piccole borgate della Sicilia orientale, quali Avola o Grammichele, sorte con un concetto unico dopo le distruzioni di terremoti (fig. 53 e 55). Si ha il rigido incontro di vie ad angolo retto che ricordano il cardo ed il decumano degli antichi, come le vie di Palermo incrociantisi ai Quattro Canti, o la via variamente tracciata e snodantesi nell'abitato, come la Via di Toledo

Digitized by Google

a Napoli. Si hanno le sistemazioni angolari come al palazzo Gallenga di Perugia, le felicissime soluzioni ambientali di Piazza S. Ignazio e di Piazza S. Maria della Pace in Roma (fig. 41 e 42) fatte per fare apparire più grande del vero il monumento, conservandogli uno spazio racchiuso e determinando l'effetto imprevisto allo sbocco delle piccole vie, o quelle di piazze in rientranza dalla linea stradale per costituire come un atrio aperto avanti ad una chiesa, come nella Piazza di S. Carlo Borromeo di Milano (fig. 43); ma, d'altro lato, si hanno opere edilizie di vastità fino allora sconosciuta in cui si affronta, pur con talune restrizioni, il problema dello spazio ampio ed aperto.

Di questo svilupparsi del senso dell'ampiezza edilizia con l'affermarsi dell'architettura barocca è esempio davvero istruttivo ciò che avviene pel palazzo Pitti di Firenze, ove man mano che l'edificio si amplia (nella prima metà del Seicento si allunga la fronte e nella seconda del Settecento si avanzano le braccia dei cosidetti *rondò*), anche lo spazio anteriore si libera dalle casette ed acquista sempre maggiore importanza e regolarità (1).

Ma pure il concetto antico di costituire un quadro racchiuso alle visuali del monumento e l'altro di porre alla scena delle quinte di massa e d'importanza subordinata ancora sopravvivono, sia pur in forma di tanto più ampia di quella che abbiamo finora veduto.

Gli esempi di S. Pietro e del palazzo Reale di Caserta, cioè di due monumenti tra i più grandiosi del mondo, ce ne dànno la dimostrazione tipica. Sul carattere e sul valore della Piazza Vaticana non è certo il caso di soffermarci, nè è il caso di dimostrare come la grande opera berniniana abbia dato il modello a tante altre sistemazioni monumentali, di cui una delle più notevoli è quella delle due esedre della Piazza del Popolo in Roma quale l'ha tracciata il Valadier ai primi del secolo scorso. Ma forse non è altrettanto noto come l'ispirazione della immensa concezione berniniana sia, per così dire, antropomorfica, in quanto parte da un bozzetto che rappresenta una figura di Santo, forse San Pietro, con le braccia aperte, quasi ad abbracciare tutta l'umanità (fig. 67). Neanche son molto note le vicende della grande costruzione. La piazza, secondo quanto ci testimoniano le stampe del Falda e una medaglia di Alessandro VII appositamente coniata, avrebbe dovuto essere completata da un portico anteriore, sicchè la piazza sarebbe apparsa « come un immenso atrio chiuso, destinato a predisporre l'animo ad entrare nel maggior tempio della cristianità... e la vôlta del cielo doveva parere sostenuta dal grande circuito dei colonnati, su cui si levano in giro le statue dei santi » (2). Rimase il lavoro interrotto per la morte del papa? Ovvero il Bernini stesso abbandonò l'idea nella lotta che forse lo agitava tra le due estetiche edilizie ed ambientali? Certo il portico non fu costruito e la Piazza di S. Pietro rimase aperta verso l'avanspazio costituito dalla Piazza Rusticucci, con una forma di semi-chiusura non dissimile da quella notata per il Campidoglio.

Da allora si accesero le discussioni tra i sostenitori della piazza chiusa come Carlo Fontana (3) e quelli che, seguendo la nuova tendenza verso gli spazi indefiniti, vole-

(1) Cfr. C. Ricci, *Cento vedute di Firenze antica*, Firenze (Alinari), 1906, tav. 87 e 88.
(2) Cfr. D. Gnoli, *Have Roma*, pag. 187, Roma 1909.
(3) Cfr. C. Fontana, *Il tempio Vaticano*, ecc., Roma 1694. Da tale volume è tratta la fig. 69.

Digitized by Google

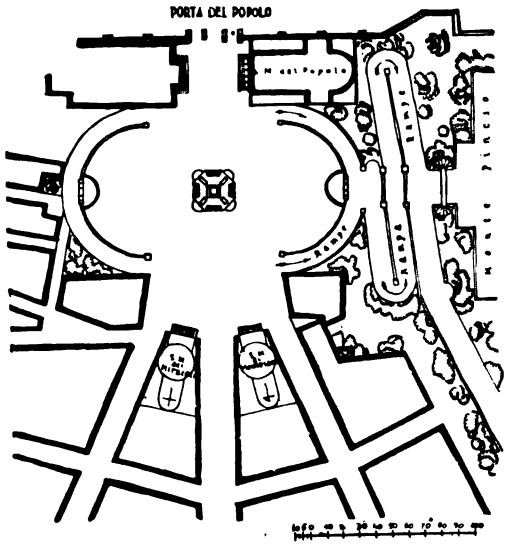


Fig. 45. — Roma. Piazza del Popolo.

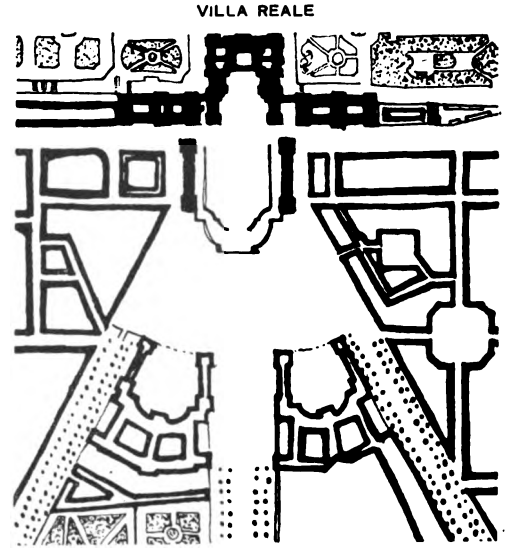


Fig. 46. — Versailles. Piazza avanti al Castello.

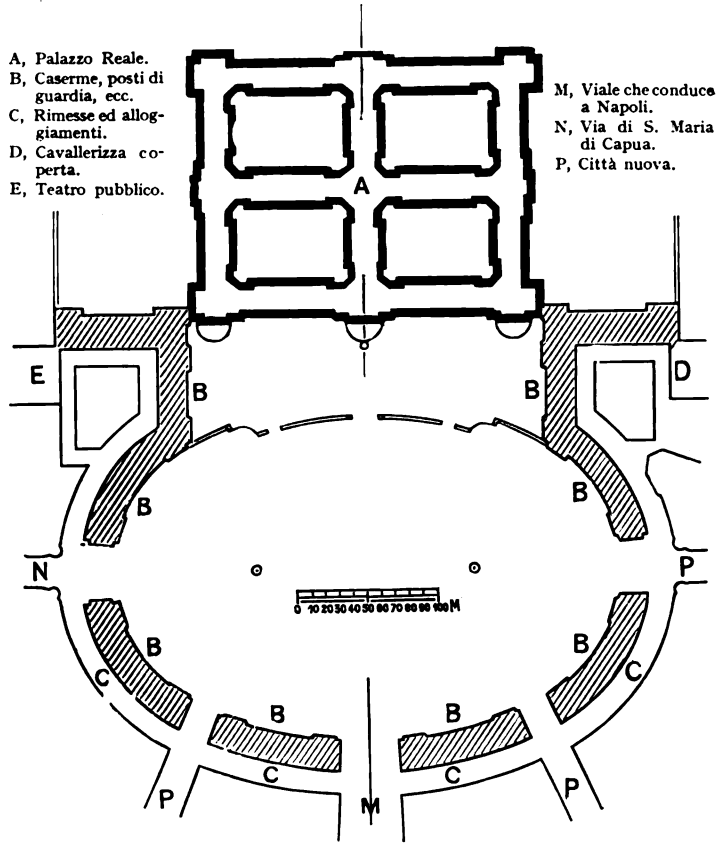


Fig. 47.
Caserta. Palazzo Reale con la piazza anteriore disegnata dal Vanvitelli.

Digitized by Google

vano proseguire il taglio, demolendo in parte o totalmente la spina tra Borgo Vecchio e Borgo Nuovo. Di questo tipo fu il progetto dell'architetto Morelli, accolto dal De Tournon, governatore di Roma nel periodo napoleonico (1); e la proposta rifiorisce ogni tanto (2). Ma è facile contrapporvi (oltre alla cognizione dei danni recati ai monumenti esistenti nella zona dei Borghi che verrebbero abbattuti o mutati di ambiente) il pensiero stesso del Bernini, sia pure oscillante forse tra la piazza racchiusa e la più ampia piazza attuale. Certo egli ha compreso che l'insieme di S. Pietro, visto di lontano, e poi man mano più vicino e più grande, perderebbe quasi tutto il suo effetto sbalorditivo di grandezza e di composizione titanica; nè verrebbe a compensare il danno la miglior visuale della cupola, ora diminuita prospetticamente dal timpano del prospetto del Maderno, che ne maschera parte del tamburo.

Pel palazzo di Caserta, le stampe che riportano l'autentico progetto vanvitelliano (3) mostrano chiaro come intenzione dell'architetto fosse di porre anteriormente alla facciata una piazza ellittica, tutta racchiusa da nuovi edifici (fig. 47); ed i grandi viali alberati convergenti nella piazza e le spalliere del parco avrebbero ancor più limitato la scena, che ora, nel prato desolato e negli alberelli stentati del monotono piazzale, ha perduto ogni forma ed ogni funzione di coordinamento coll'edificio grandioso. Anche qui dunque il monumento si sarebbe esteso a costituire l'ambiente, a determinare appositamente una speciale prospettiva per l'osservatore.

Due esempi ben più modesti dei precedenti, ma non privi d'importanza, in cui si è voluto creare l'ambiente architettonico al monumento principale disponendovi innanzi una piazza regolare appositamente studiata pel suo effetto coi criterî della scenografia, si hanno nella chiesa di S. Nicolò in Catania (fig. 44) e nella Piazza di Montecitorio in Roma.

Per quest'ultima hanno notevole interesse i dati che l'architetto Carlo Fontana riferisce in una relazione ad un suo progetto, alquanto differente da quello attuato (4). « Sogliono havere, egli dice, i prospetti di simili edifitii piazze di tale estensione in modo che le facciate siano minori della longhezza e larghezza della piazza acciò in quella il corso visuale possa comprendere il prospetto in angolo retto senza scommodo de' riguardanti, come se ne ha esempio dal Palazzo Farnesiano et altri in Roma ». Si ha così incidentalmente la preziosa testimonianza di una norma, che forse vigeva fino dal Cinquecento — ed è interessante il raffronto coi rapporti, già menzionati, indicati dal Serlio — per proporzionare all'edificio gli spazi circostanti (fig. 68).

Il principio della grande unità architettonica nella composizione edilizia non ha potuto sempre essere applicato per quelle pratiche difficoltà che sono date dalla necessaria contemporaneità dell'opera e dall'iniziativa statale e comunale che deve in questi casi sostituirsi in pieno all'attività dei privati. Non ne mancano tuttavia

---

(1) Cfr. DE TOURNON, *Études statistiques sur Rome*, Parigi 1831.

(2) Una delle ultime riprese della proposta è stata quella di un banale progetto americano a base di grandi piazze rotonde e bacini di acqua stagnante. Vedi in proposito le osservazioni di E. STRONG (*The Town Planning Review*, 1917).

(3) Cfr. L. VANVITELLI, *Dichiarazione dei disegni del Palazzo Reale di Caserta*, Napoli 1756.

(4) Cfr. P. MISCIATTELLI, *I disegni originali di Carlo Fontana per la Curia di Montecitorio* (*Vita d'Arte*, 1909).

Digitized by Google

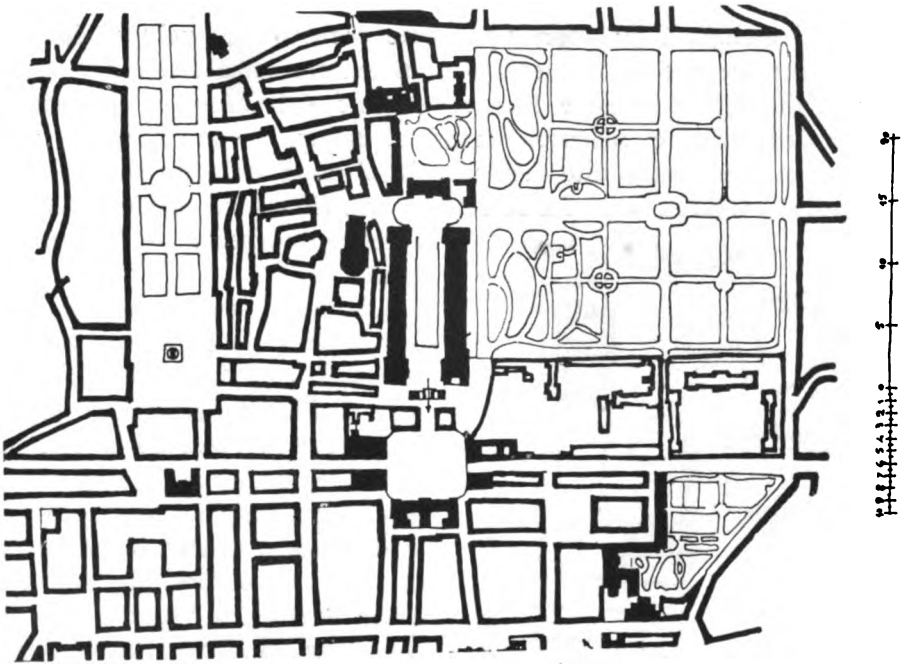


Fig. 48. — Nancy. Pianta della zona centrale con le Piazze de la Carrière e S. Stanislas.

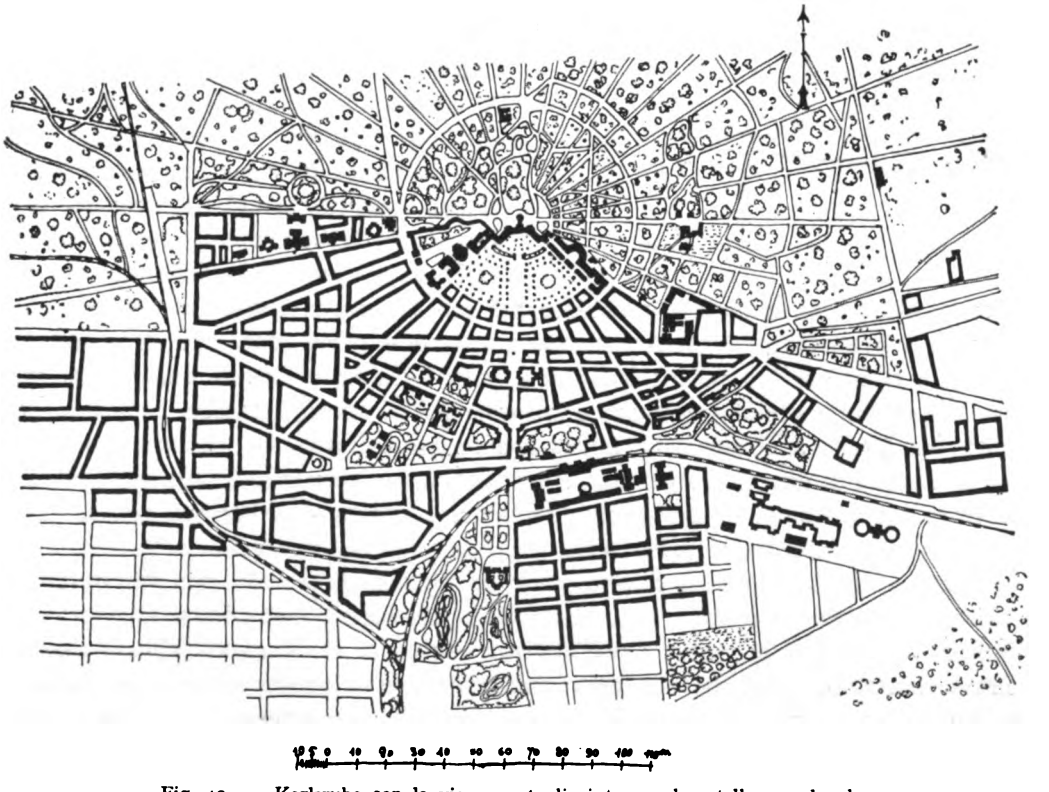


Fig. 49. — Karlsruhe con le vie a ventaglio intorno al castello granducale.

Digitized by Google

importantissimi esempi, i quali principalmente partono da quel grande centro di edilizia monumentale che nel Settecento è diventato, sotto Luigi XV, Parigi. Le Tuileries ed i Champs Élysées, le Piazze Vendôme, del Carosello, e soprattutto la Piazza della Concordia, ci mostrano grandiosi esempi di ampiezza, di regolarità geometrica, di carattere indefinito delle visuali, di unità architettonica. Nella Piazza della Concordia il Gabriel tutto ha sacrificato alla simmetria dando al *Gardemeuble* lo stesso prospetto del Ministero della Marina.

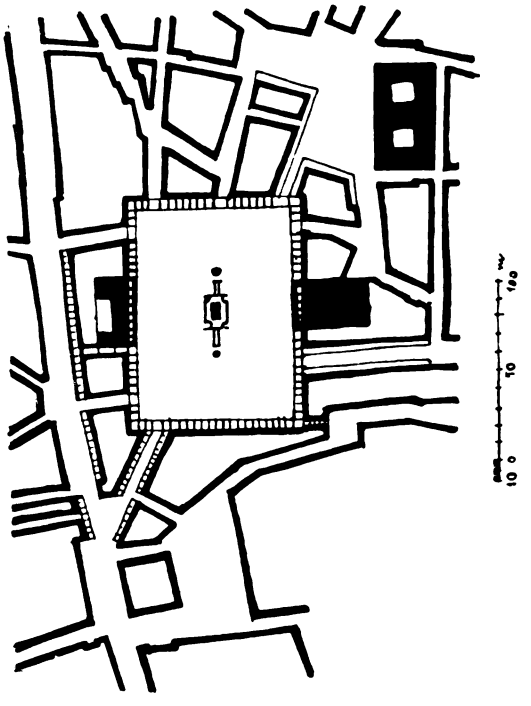


Fig. 50. — Madrid. Plaza Mayor.

Alla stessa scuola appartengono Versailles, città di residenza accanto alla metropoli, e tante altre città francesi come Bordeaux, Nantes e soprattutto Nancy, ove la Place de la Carrière e la Place S. Stanislas forniscono una successione di spazi architettonici alterni in cui tutto concorre all'effetto scenografico voluto (fig. 48); e fuori di Francia le concezioni edilizie di Federico II a Berlino e Potsdam, ed altre città del Nord come Pietrogrado e Oslo.

Ma altri esempi di vario ordine di motivi sontuosi o modesti della edilizia barocca possono moltiplicarsi e mostrarci le infinite risorse da essa adoperate con una vivacità ed una ingegnosità a cui sono estranee le vaste ma vacue composizioni francesi, la cui rigidezza ha generato tutta la banalità moderna. Ed ecco la Plaza Mayor di Madrid (fig. 50) o di numerose altre città spagnuole racchiusa nel suo schema rettangolare unitario, o la Palazzata di Messina (purtroppo distrutta nel terremoto del 1908) che dava un'unica fronte alla città sul suo porto; la Piazza dello Zwinger a Dresda con la sua ingegnosa disposizione pseudo-regolare; e, ritornando ad esempi italiani, la scalea della Trinità dei Monti a Roma, così mirabilmente inquadrata, che sembra una grande cascata d'acqua in una villa sontuosa, e le semplici ma interessanti soluzioni nelle borgate prossime a Roma, di cui quella dell'Ariccia, ideata dal Bernini, con la chiesa ed i suoi portici incontro al palazzo papale, è forse la più notevole.

Eppure anche in mezzo a queste soluzioni tipiche dello stile, che rappresentano la ricerca ad ogni costo della grandezza, della regolarità, dell'effetto scenografico a nobilitare i punti più importanti dell'abitato, pur al di là di quello che consentano le ferree limitazioni pratiche del tema, anche attraverso queste innovazioni barocche che talvolta si sovrappongono senza tanti riguardi allo schema preesistente, nella trama ordinaria della città e della borgata spesso ancora prosegue tenacemente il vecchio tipo raccolto delle piazzette piccole ed intime, dei tracciati stradali irregolari

Digitized by Google

Fig. 51. — Reggio Emilia.

Fig. 52. — Palmanova.

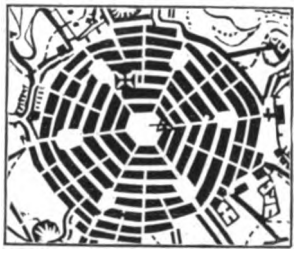


Fig. 53. — Avola.

Fig. 54. — Alba.

Fig. 55. — Grammichele.

Fig. 56. — Piacenza.

(Scala 1 : 25.000). (*Dalle piante dello S. M. raccolte dal* MARTINELLI).

TIPI DI PIANTE DI CITTÀ O DI PAESI REGOLARI O SEMI-REGOLARI

Digitized by Google

e sinuosi scevri dalla rigida continuità geometrica tracciata a tavolino, ispirati a carattere individuale, angolo per angolo, via per via. Questa tendenza si ricollega talvolta alla persistenza del piano, ma anche ci riporta a quel sentimento tradizionale che vive nel popolo minuto più che nelle classi elevate, nelle arti minori più che nelle manifestazioni auliche, e sfida la moda, e dà una continuità alla trama modesta della civiltà e dell'arte, che non trovasi nei capolavori e nelle manifestazioni sontuose. E, del resto, quella fioritura vivace d'Arte che il periodo barocco accoppia alla tecnica rigida, giustifica la valorizzazione di un pensiero pittoresco nell'aggruppamento edilizio, così come consente il vasto sviluppo di un'Architettura minore che risolve mirabilmente i temi modesti della casa borghese o popolare, della chiesetta, della edicola, del piccolo mercato, mentre il palazzo e la cattedrale sfolgorano di colonne, di statue, di marmi policromi.

Il periodo neo-classico non fa, in Edilizia come in Architettura, che continuare le soluzioni barocche, irrigidendone le linee. La tendenza scolastica ha prevalso sulla artistica, la formula sul sentimento della forma; ma pure non mancano composizioni di grandissimo valore, in cui l'unione tra Architettura ed Edilizia è nella pianta e nell'alzato ancor più serrata che non nel precedente periodo, il quale del resto in tante opere seicentesche e settecentesche, come la già citata Piazza della Concordia od il castello e l'abitato di Karlsruhe, o le composizioni scenografiche dei Bibbiena e del Piranesi, già aveva precorso le nuove applicazioni, con quell'andamento della evoluzione stilistica, che è unitario solo nei nostri trattati, ma che in realta è stato complesso e vario sia in ordine di tempo che di luogo.

Non è dunque da enunciare principî nuovi, ma da enumerare alcuni esempi significativi: nello sviluppo edilizio di Varsavia e di Pietrogrado, in varie sistemazioni parziali di Berlino, di Londra, di Amsterdam, di Edimburgo, ed in Italia nella già menzionata Piazza del Popolo a Roma, completata dopo uno sviluppo durato tre secoli, o nella Piazza di S. Francesco da Paola in Napoli, od in piazze minori come la Belgioioso in Milano e quella anteriore alla manifattura dei Tabacchi in Roma.

Tra questi nuclei di sistemazioni monumentali, tra questo svolgersi dello stile edilizio nelle sue espressioni più tipiche e più ricercate, si avanza intanto, con le sue formidabili esigenze positive, con le sue grandi masse murali, la città moderna.

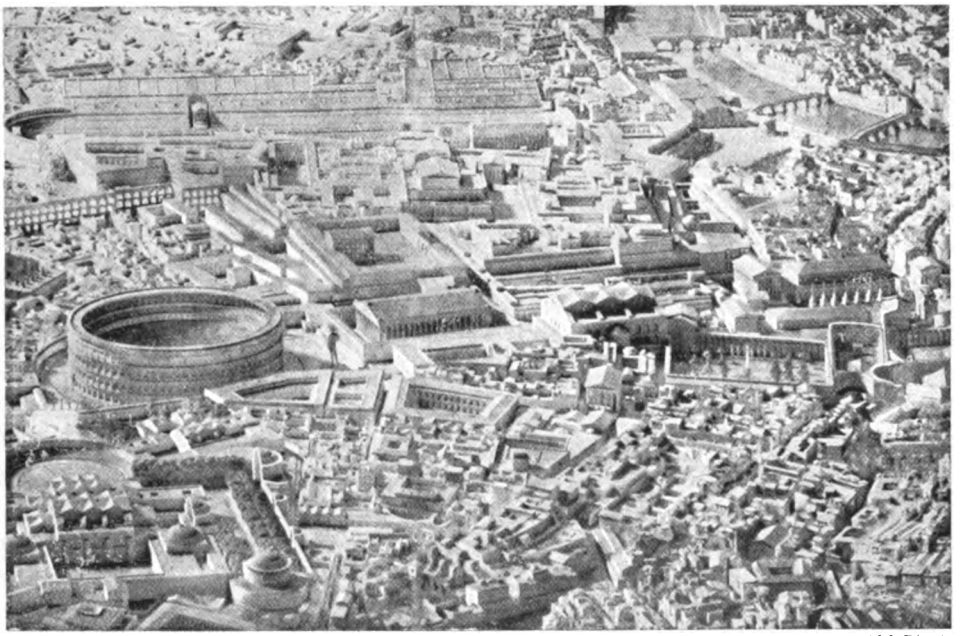
***

Prima tuttavia di iniziare la trattazione relativa a questa êra nuova, che dovrà porsi a raffronto con le precedenti, occorrerà indugiarsi in una osservazione. Si è qui finora parlato degli stili edilizi attraverso i tempi nelle loro cause, nelle loro caratteristiche, nei loro monumenti principali di ordine singolare o collettivo; ma non minore interesse presenta il considerare come tali stili si siano sviluppati non già distinti in manifestazioni diverse, ma intersecantisi ed interferentisi sullo stesso suolo. La storia della vita urbanistica di ciascuna città può essere grandemente istruttiva, sia in quanto risponde alle ragioni permanenti per cui una città nasce e risorge in un dato luogo, sia in quanto si riferisce a cause mutevoli che col variare

Digitized by Google

di destinazioni e di condizioni materiali o morali, induce ad una forma di sviluppo piuttosto che ad un'altra.

Il tema evidentemente è troppo complesso per esaminarlo in modo generale. Basterà qui limitarsi ad un grande caso singolo e svolgere in un breve *excursus* quanto si riferisce alla città per eccellenza, Roma; non per soffermarsi sui particolari, di alcuni dei quali già si è dato cenno, ma per determinare il fenomeno urbanistico nelle grandi linee dei suoi svolgimenti e delle sue trasformazioni.



(*del Bigot*)

Fig. 57. — Ricostruzione prospettica della zona centrale di Roma alla fine del III sec. d. C.

Lo sviluppo edilizio e monumentale di Roma, che dura forse da 27 secoli, da quando Romolo tracciò ai piedi dell'Aventino il solco primigenio, rappresenta infatti un fenomeno così vasto nella sua mirabile continuità e nella sua rispondenza alle tre grandi riprese della civiltà umana, che la storia urbanistica non ha nulla che possa paragonarvisi. Roma può dirsi un vero palinsesto edilizio nella stratificazione dei resti di vario tempo entro l'enorme riporto che forma il terreno attuale, nel sovrapporsi di varie città variamente estese sul suolo dei sette colli, nel carattere impresso all'abitato esistente dai monumenti ancora sopravvissuti e dalla minuta congerie degli edifici minori degli ultimi quattro secoli.

Le origini di Roma si perdono nella leggenda; ma la realtà concreta che da questa rimane si è quella di un centro di commercio e di mercato in un punto del Tevere adatto per porto fluviale e per passaggio, che man mano intorno alla valle poi occupata dal Foro addensò villaggi latini e sabini posti sui prossimi colli. La civile Etruria vi recò col suo dominio i primi lavori di bonifica delle valli paludose ed i ponti, e Roma crebbe di ampiezza e di potenza, fino al momento in cui le dettero vero carat-

Digitized by Google

tere di città le opere delle vie e degli acquedotti, cioè i mezzi che, fin dal tempo di Appio Claudio, i Romani considerarono gli essenziali per iniziare la civiltà urbanistica.

Condizioni naturali, le seguenti: i colli dalle ripide pareti tufacee (poi smussate e logorate dalle cave), aventi per punti salienti il Palatino augusto, sede del potere, ed il Campidoglio divenuto dal tempo di Camillo in poi la vera Acropoli, e tra essi il centro civile nella valle occupata dal Foro romano; il Tevere traversato da due ponti nei pressi dell'Isola Tiberina, difesi dalla prossima fortezza capitolina, il Campo Marzio basso e paludoso racchiuso nella grande curva del fiume.

Su questa così varia regione Roma si sviluppa gradualmente e raggiunge il carattere di grande metropoli nel I secolo a. C. e specialmente sotto Cesare e sotto Augusto, promotori l'uno e l'altro di grandi ed organiche opere di architettura e di ingegneria coordinate ad un vasto programma. Sotto Augusto Roma aveva, non già i 3 milioni o gli 8 milioni di abitanti fantasticati dall'Höck e dal Vossio, ma tra 800.000 ed un milione di abitanti (1) in gran parte concentrati nella zona a Sud e ad Est del Foro romano, cioè in un'area di molto inferiore all'attuale.

Il Foro romano e gli altri Fori imperiali erano il grande centro di ritrovo, di cerimonie, di amministrazione, di affari; nella Suburra e nel Trastevere i quartieri popolari a fabbricazione intensiva; nella zona del Campo Marzio fino allora deserto pubblici edifici monumentali, sui colli dell'Esquilino e del Viminale le corone delle grandi ville e delle abitazioni signorili a costruzione estensiva, in cui la *domus* sostituiva l'*insula*. Nella campagna e sulla riva tirrena le ville suburbane; ad Ostia e presso al Testaccio il porto e la città commerciale; i pubblici edifici, i bagni, i mercati, gli *horrea*, le coorti dei vigili regolarmente disposti nelle varie regioni.

Questa così netta suddivisione in zone ci dà testimonianza di un chiaro e preciso ordine edilizio, quasi ad espressione di quella vasta facoltà organizzatrice propria del regime romano nei varî campi della civiltà e della costruzione. E questo ci è confermato da numerose istituzioni che costituiscono una vera magistratura edilizia, dalle varie leggi, a partire da quella *de urbe augenda* promulgata nell'anno 709 di Roma, e dai regolamenti edilizi che stabilivano le limitazioni alla fabbricazione; dalla fondazione del Catasto, che aveva a base grafica una grande, precisa pianta marmorea in scala 1 : 500 delineata una prima volta sotto Augusto e nuovamente eseguita sotto Settimio Severo in quella *Forma Urbis*, i cui frammenti si conservano nel Museo Capitolino (2).

Naturalmente tutte queste provvidenze non potevano, in questo primo grande esperimento di costituzione di una vasta metropoli, evitare errori ed inconvenienti gravi, insiti nel fatto stesso della formazione graduale e dell'addensamento enorme, reso necessario dagli insufficienti mezzi di comunicazione che mal consentivano di abitare troppo lontano dal centro. Nè mancarono, specialmente alla fine della Repubblica, le speculazioni sulle aree e le manovre degli appaltatori, cioè mali non dissimili

(1) Cfr. P. CASTIGLIONI, *Della popolazione di Roma, ecc.*, Roma 1881.

(2) Sulla topografia di Roma antica esiste una vera biblioteca, di cui saranno qui da citare alcune opere fondamentali: H. JORDAN e C. HÜLSEN, *Topographie der Stadt Rom, etc.*, Berlino 1907; O. RICHTER, *Topographie der Stadt Rom*, Noerdlingen 1889; R. LANCIANI, *Forma Urbis Romae*, Roma 1893-1896.

Digitized by Google

da quelli che pur nella vita moderna intervengono ad intorbidare od a ritardare il sano sviluppo cittadino.

E difatti il tracciato delle vie e dei quartieri fu irregolarissimo, a differenza delle città provinciali ove, come s'è visto, l'abitato si svolgeva organicamente con rigidezza quasi esagerata intorno al cardo ed al decumano. Nei quartieri centrali di Roma invece le principali vie seguivano l'andamento stretto e tortuoso dei primitivi sentieri;

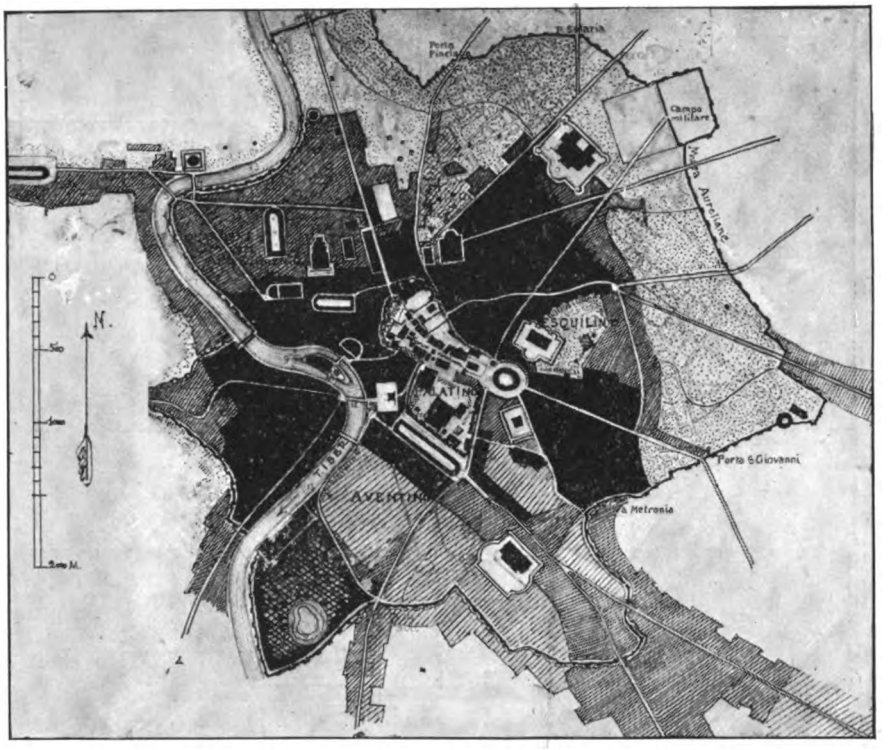


Fig. 58. — Schema planimetrico di Roma alla fine del III sec. d. C.

l'addensamento della popolazione nelle *insulae* altissime e fitte era enorme, tanto che i regolamenti di Augusto e di Traiano dovettero limitare l'altezza delle case rispettivamente a 70 e 60 piedi, ed impedire *moeniana* che spesso si sporgevano dalle case, togliendo sempre più l'aria e la luce, e talvolta avvicinandosi per modo che dall'uno all'altro gli abitanti potevano darsi la mano. Anche si dovette escludere in dette vie interne il passaggio dei carri nelle ore del giorno ed ammetterlo solo di notte, con inconvenienti per la tranquillità degli abitanti di cui Giovenale ci dà testimonianza.

Forse l'abitazione in queste zone centrali non dovette essere dissimile da quelle che ora si hanno in Napoli, nelle strette vie su cui sorgono alti edifici abitati fino nei « bassi », cioè in ampi ambienti a piano terreno suddivisi da tramezzi provvisori; ma le condizioni erano ancor peggiorate dall'esistenza degli angiporti, piccoli distacchi tra le *insulae*, che spesso servivano di scarico ai rifiuti cittadini.

Digitized by Google

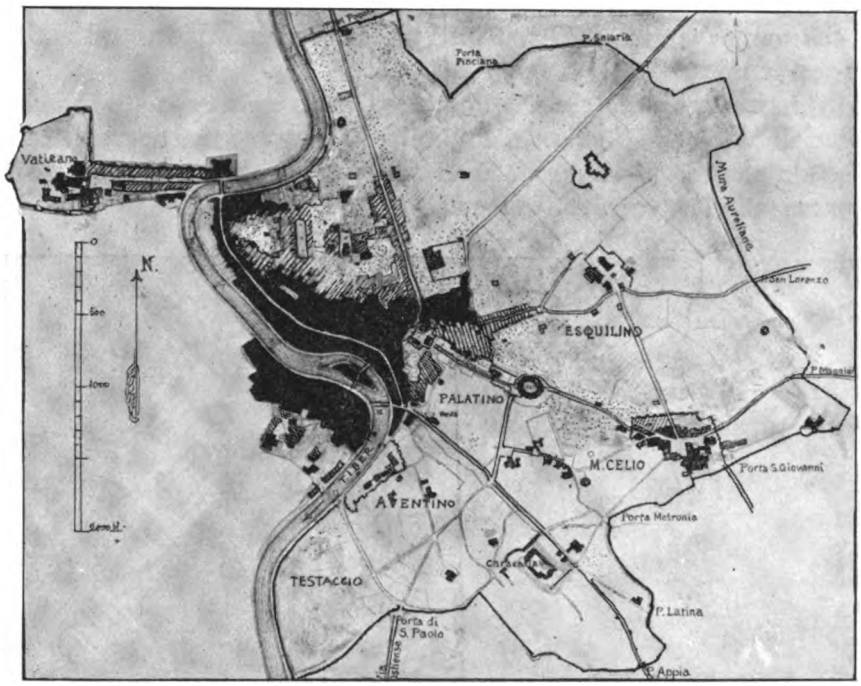


Fig. 59. — Schema planimetrico di Roma al XII secolo.

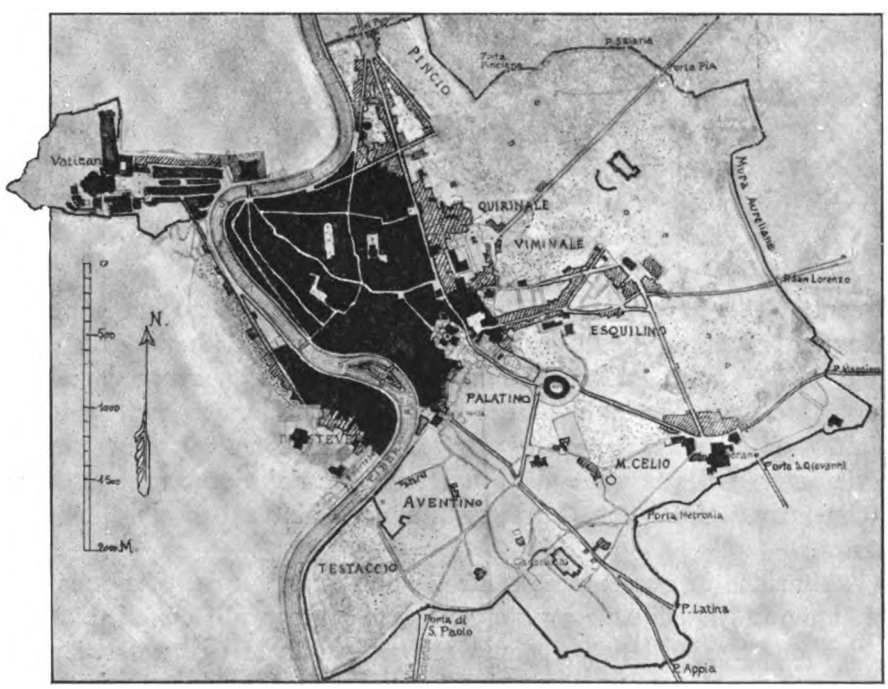


Fig. 60. — Schema planimetrico di Roma intorno al 1550.

Digitized by Google

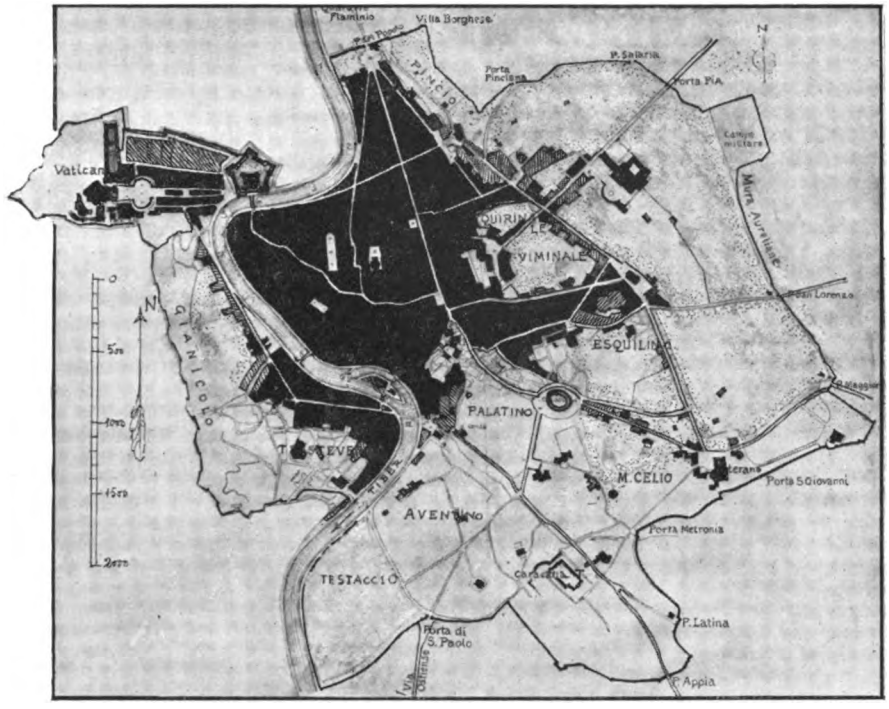


Fig. 61. — Schema planimetrico di Roma nel sec. XVIII e nella prima metà del XIX.

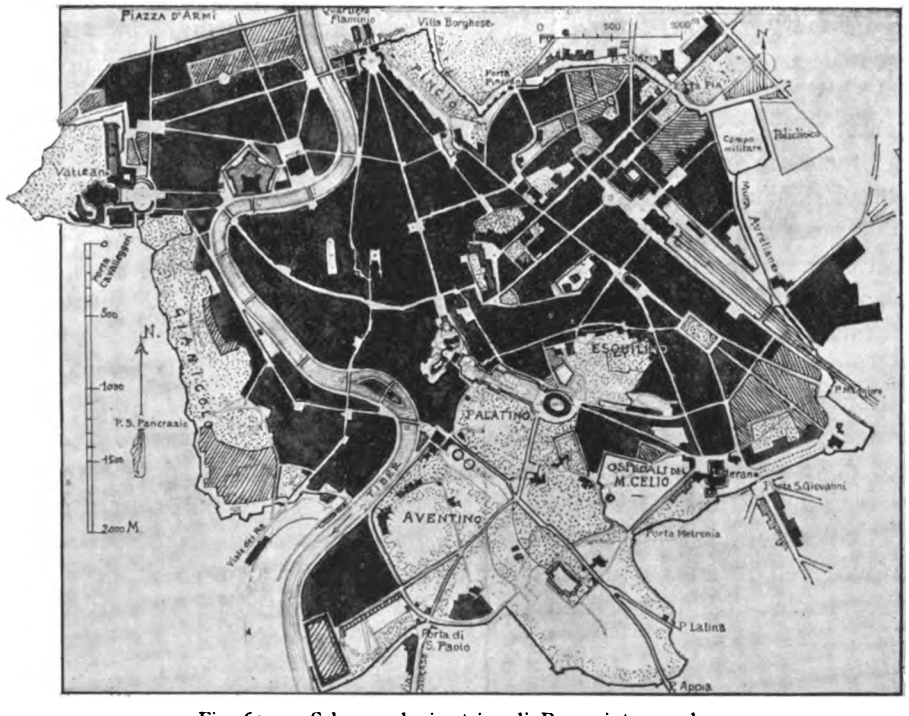


Fig. 62. — Schema planimetrico di Roma intorno al 1900.

Digitized by Google

Eppure, malgrado queste condizioni di estremo addensamento, Roma non ebbe a subire gravissime epidemie, forse per merito della grandiosa fornitura d'acqua recata a Roma, come un vero fiume, dai quattordici acquedotti, ed anche dei regolari impianti di canalizzazione. L'acqua pura ha salvato l'Urbe da infezioni distruggitrici, come modernamente è avvenuto a Napoli con l'acqua del Serino.

Volendo istituire un paragone con lo sviluppo di una città moderna, questo potrebbe farsi con New York, ove l'impianto della città fatto con criterî più modesti degli attuali ed il restringersi dei suoi quartieri principali in una penisola hanno prodotto il fenomeno dello sviluppo in altezza con gli *skyscrapers*, posti su vie relativamente strette, mal graduate, insufficienti alla modernissima loro funzione.

Nella Roma antica contro l'addensamento soverchio il regime imperiale ha cercato di reagire in tutti i modi, sia col risanare le condizioni igieniche con quei mezzi efficacissimi, testè indicati, della fognatura e della fornitura dell'acqua potabile, sia con un regolare avviamento edilizio volto ad un progressivo miglioramento. Notizie di veri e proprî piani regolatori invero non abbiamo, se non in quello affrettato e contingente di Nerone, dopo il celebre incendio che distrusse otto regioni di Roma e che forse rappresentò un comodo ed economico mezzo di espropriazione per pubblica utilità (1) allo scopo di ottenere l'ampia zona di terreno occorrente per la sua *domus aurea*.

Tuttavia il *desideratum* del decentramento, più che coi piani regolatori come noi li intendiamo, è stato per oltre tre secoli perseguito con la costanza di un programma e con la continuità di una politica edilizia; e per chi sa quanto contino poco le linee tracciate su di una pianta se non vengono a dar loro vita un pensiero ed una energia nel tempo e nella finanza, appare provvido e grandioso questo andamento rettilineo di governanti che cercano di vincere le difficoltà naturali e di trasformare le condizioni urbanistiche già avviate. I mezzi adottati hanno consistito, oltre che nei già citati regolamenti edilizi, nel favorire l'abitazione nelle campagne circostanti, e, più che tutto, nel facilitare la fabbricazione privata nei quartieri poco densi ancor prossimi al centro col richiamarvi abitanti mediante la costruzione di monumenti o di grandi opere utili poste all'estremo margine dell'abitato allora esistente. Ciò vale specialmente pel Campo Marzio, ove, al tempo di Augusto, Agrippa pose edifici monumentali quali il Pantheon, le terme che da lui presero il nome, l'*Ara Pacis* e l'Orologio solare ed una serie di magnifici portici, quali la *Porticus Vipsania* e la *Porticus Polae*, pel passeggio e pel commercio; ma già prima di lui Giulio Cesare aveva ideato un grande progetto, che non potè essere attuato, per deviare il Tevere nella zona degli attuali Prati di Castello, aggregando così alla sponda sinistra tutta la vastissima area di risulta, atta alla fabbricazione. Più tardi Traiano spianò la collina che divideva il Campo Marzio dalle regioni dei Fori e vi costruì non soltanto la basilica Ulpia e la colonna ed il Foro Traiano, ma i grandi mercati che i recenti scavi hanno posto in luce; ed intanto ogni cura era posta nel bonificare e rendere salubri le regioni eccentriche. Così quando Aureliano, sotto la minaccia dei barbari, costruì rapi-

(1) Cfr. A. PROFUMO, *Le fonti e i tempi dell'incendio neroniano*, Roma 1905. Sui dati e sulle osservazioni di Tacito circa la ricostruzione, vedi quanto si è detto precedentemente.

Digitized by Google

damente la cinta muraria seguendo in parte la traccia del pomerio, cioè della chiusura doganale, un grande numero di case suburbane ne rimase fuori; e sotto Costantino nella statistica che i regionari ci dànno degli edifici di ciascuno dei 14 distretti dell'Urbe (1), la fabbricazione appare ripartita quasi equamente per tutti, ed in particolare rileviamo le due regioni di Via Lata e del Circo Flaminio comprendenti il Campo Marzio, un tempo deserto, contare la prima 3480 case e 130 palazzi, la seconda 2777 case e 140 palazzi, oltre ai magazzini, ai bagni, ai forni, alle fontane. Da queste descrizioni dei primi del IV secolo ci appaiono in tutti i quartieri distribuiti i pubblici edifici di culto, di utilità, di spettacoli, disseminati tra la massa delle fabbriche private; ma il centro cittadino, la regione dei Fori imperiali e dei colli sacri rimane invece luogo esclusivo dei templi, delle basiliche, degli uffici pubblici, completamente sgombro dalle case e libero dal traffico dei carri, con una interessante ed originale disposizione edilizia, su cui dovrebbero meditare i moderni studiosi, poichè deriva non soltanto da una sacra tradizione, ma da una concezione pratica e razionale.

Fig. 63. — Parte della pianta di Roma del Bufalini (a. 1551).

Questi furono i risultati della lenta opera assidua di oltre tre secoli, che col coordinare il risanamento e l'ampliamento, col considerare l'Architettura in funzione di Edilizia, ha risolto il problema nuovo trasformando la città caotica degli ultimi tempi della Repubblica in quella mirabile metropoli ordinata e sana che faceva meravigliare i visitatori pel suo insieme e non solo pei monumenti ricchi di marmi, di statue, di tegole dorate.

Allorchè su Roma discende il rosso tramonto del Medio Evo, la vita cittadina decade rapidamente; e la scarsa popolazione si concentra intorno al Campidoglio, quasi faro dell'antica grandezza, ed intorno al Tevere da dove si doveva attingere

(1) Per il testo originale di questo catalogo, vedi URLICH, *Codex urbis Romae topographicus*, Wurtzburg 1871.

Digitized by Google

l'acqua potabile quando ormai i 14 superbi acquedotti erano danneggiati ed interrotti. Nulla deve esserci stato di più triste della putrefazione lenta delle 14.000 case della Roma imperiale, dell'abbandono e del deperimento dei templi, dei circhi, delle terme e degli archi privi ormai di funzione e di significato. Ma intanto la Roma cristiana creava nelle basiliche e nei monasteri i suoi centri, come S. Pietro, il Laterano, S. Paolo, S. Maria Maggiore, S. Lorenzo fuori le Mura, sparsi alla periferia dell'antica città, congiunti da vie campestri, provvidenzialmente disposti in modo da costituire i nodi edilizi della futura città nuova; intanto una modesta vita ivi intorno ricominciava a fluire, e verso i secoli XII e XIII, prima della breve eclissi dovuta al periodo di Avignone, si sviluppò nelle modeste case munite di portici, e nelle piccole piazze e nelle vie tortuose, di cui ancora lo schema rimane nel rione di Campitelli, immediatamente sottostante al Campidoglio, ed in quelli della Regola e del Trastevere (1).

La nuova bella fioritura cittadina giunge nel Quattrocento, quando l'Umanesimo, il pensiero mai spento dell'antico, si avvicina alla Chiesa, dapprima per paganeggiarla nel prevalente senso d'Arte e di classici ricordi, poi per elevarla a nuova augusta grandezza mondiale; ed assume carattere tipicamente urbanistico alla fine del sec. XV, sotto il pontefice Sisto IV, il *restaurator urbis* cantato dai poeti (2), e sotto i suoi successori, e costituisce, come si è già sopra accennato, un vero piano regolatore, forse il primo dei tempi moderni. Polo ne è il Vaticano, divenuto sede del Pontefice, nodo principale il Ponte S. Angelo, da cui si dipartono da un lato nei Borghi, ove già Nicola V aveva sognato una magnifica via porticata adducente a S. Pietro, dall'altro nel rione di Ponte e verso l'antico Campo Marzio, due ventagli di vie, che Giulio II, ai primi del Cinquecento, completò e prolungò con l'opera di Bramante e dei Sangallo. Su queste nuove arterie radiali, come la Via Alessandrina (Borgo Nuovo), la Via Recta (Via dei Coronari), i Banchi, la Via Giulia, la Lungara, sorsero mirabilmente le case dei curiali, i palazzi dei cardinali e dei nobili, i pubblici edifici, come la Zecca ed il palazzo di Giustizia, le sedi delle congregazioni religiose, gli uffici dei grandi banchieri. La posizione lontana dai precedenti centri dell'antichità e del Medio Evo dà a questo sviluppo il carattere di città nuova, rispondente ad uno stile edilizio ed architettonico.

Presto tuttavia la città accentua il suo ampliamento e si avanza verso il levante, secondo il fenomeno dello spostamento del centro, che già abbiamo visto determinarsi più volte e che proseguirà in avvenire nella vita edilizia romana. I quartieri intorno Ponte S. Angelo già perdono importanza, e ne acquistano invece le zone intorno Piazza Navona (3) e S. Luigi dei Francesi, intorno al Corso (l'antica Via Lata) che tende a costituire l'arteria Nord-Sud della città, intorno alla piazza di Venezia, su cui sorge il palazzo papale (l'attuale palazzo di Venezia) che era stato

(1) Cfr. GREGOROVIUS, *Storia di Roma nel Medio Evo;* ADINOLFI, *Roma nell'età di mezzo,* Roma 1881; C. HÜLSEN, *Le chiese di Roma nel Medio Evo,* Firenze 1927. Per gli itinerari seguìti dai pellegrini per accedere ai varî santuari, vedi G. B. DE ROSSI (*Roma sotterranea,* tomo I, pag. 186).

(2) Vedi quanto sull'opera di Sisto IV è detto in questo volume nel cap. X.

(3) Piazza Navona diviene ai primi del Cinquecento la sede del mercato, che prima tenevasi sotto il Campidoglio.

Digitized by Google

costruito come sede di villeggiatura, ed intorno al Campidoglio, che l'orgogliosa energia del Municipio di Roma vuol rinnovare, quasi affermandosi di contro alla

Fig. 64. — Roma. La chiesa ed il palazzo del Laterano nel Medio Evo (da un disegno di Hemskerck).

autorità papale, chiamando a contributo il fascino delle memorie gloriose e la meravigliosa arte di Michelangelo. Sotto Leone X dapprima e poi sotto Paolo III, special-

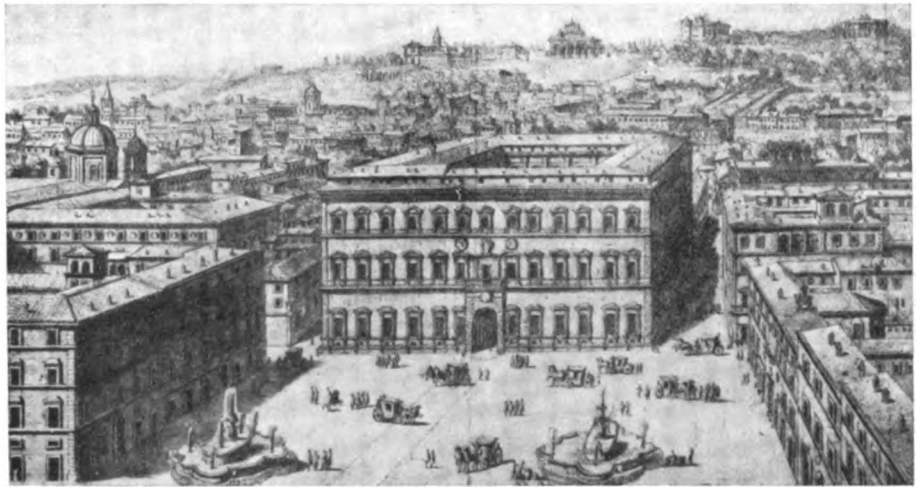


Fig. 65. — Roma. La piazza ed il palazzo Farnese (da una stampa del sec. XVII).

mente per opera di una grande figura di edile quasi completamente ignorata, Latino Giovenale Manetti, il mirabile tracciato, di cui si è segnalata l'importanza, delle tre vie facenti capo a Piazza del Popolo (1), è attuato, e altre vie, come Via dei Condotti

(1) È interessante notare come ai primi del Cinquecento nelle zone di nuova fabbricazione intorno a Via di Ripetta, nei terreni ceduti « a livello » dagli ospedali di S. Giacomo e S. Girolamo, si estesero le case di gruppi di artisti, pittori, scultori, architetti, simili alle moderne cooperative.

Digitized by Google

e Via dei Baulari, vengono eseguite attraverso gli orti ed attraverso le case esistenti per dare regolarità alle vie e per avere a sfondo monumenti quali la Trinità dei Monti od il palazzo Farnese (1). È il periodo, pieno della nuova euritmia del Rinascimento, che forse in nessun'altra città può cogliersi come a Roma.

La fine del Cinquecento vede il grande piano regolatore di Sisto V, tracciato da Domenico Fontana, rigido e serrato nella linea e nella attuazione immediata. La iniziativa sistina ebbe anzitutto finalità religiose, poichè si propose di congiungere i maggiori santuari con vie rettilinee formanti nelle convergenze uno schema stellare (fig. 66); e ne risultò un vero e proprio piano di ampliamento attraverso zone ancora quasi completamente campestri. Ed intanto sui colli risorgevano come nell'antichità le grandi ville patrizie, ed il Quirinale acquistava nuova importanza, quasi ad accentuare lo spostamento verso oriente del centro cittadino, e le opere pubbliche assumevano nuovo vasto sviluppo, prima tra tutte quella della costruzione dei nuovi acquedotti, quasi a riportarsi alle iniziative che grandeggiarono nella Roma antica (2).

Roma nel Seicento e nel Settecento non fece che riempire di fabbricazione, dapprima estensiva poi intensiva, la trama delle vie tracciate con un concetto lungimirante, che potè sembrare megalomane e fu invece quanto mai provvido, dai grandi papi del Cinquecento.

I maggiori problemi delle comunicazioni erano già per essi risolti con una larghezza, che non fece risentire alcuna crisi nel diffondersi delle carrozze come mezzi di trasporto; e l'Edilizia potè così svolgersi non tanto ai piani regolatori, quanto alle sistemazioni locali, creando quei modelli insuperati di collegamento tra l'Architettura e l'ambiente o, per dir meglio, di estensione all'ambiente della integrale concezione architettonica, che già abbiamo citato negli esempi della Piazza di S. Pietro, della Piazza di Montecitorio, della scalea di Piazza di Spagna ed altri minori, ai quali potrebbero aggiungersi quelli di Piazza Campitelli, della Fontana di Trevi, della parte inferiore del Corso, ed in parte della Piazza Navona, estesa sull'antico Circo Agonale.

Il periodo napoleonico ha recato a Roma un programma, ideato dal conte De Tournon ed in parte realizzato dagli architetti Valadier e Stern, che quasi può dirsi archeologico, poichè ha avuto per principale tema la valorizzazione degli antichi monumenti, a cui il concetto imperiale, volutamente riannodantesi alla romanità, si univa coi risorti studi di Archeologia, per attribuire importanza e significato (3). Appartengono a questo programma, che [illegible] o VII dopo la restaurazione ebbe il buon senso di continuare, l'inizio degli [illegible] del Foro romano, del Palatino, del Foro Traiano, i restauri dell'arco di Tito, del Colosseo, del portico d'Ottavia: opere codeste

(1) Cfr. R. LANCIANI, *Storia degli scavi di Roma*, vol. III e IV.

(2) Cfr. L. PASTOR, *Geschichte der Päpste*, VI; ORBAAN, *Sixtine Rome*, Londra 1911; ID., *Ibid.* L'intendimento di Sisto V è chiaramente espresso nei versi che illustrano il « panorama sistino » affrescato alla Biblioteca Vaticana:

DUM . RECTAS . AD . TEMPLA . VIAS . SANCTISSIMA . PANDIT
IPSE . SIBI . SIXTUS . PANDIT . AD . ASTRA . VIAM.

(3) Cfr. DE TOURNON, op. cit.; G. GIOVANNONI, *Il programma edilizio del prefetto di Roma conte De Tournon* (*Nuova Antologia*, aprile 1927).

Digitized by Google

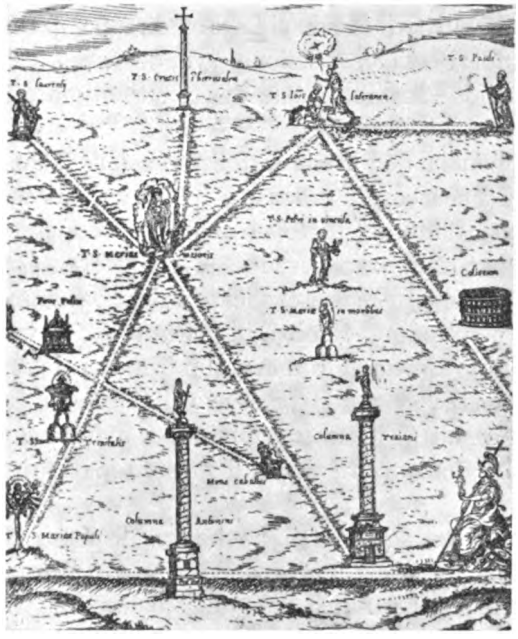


Fig. 66.
Piano schematico di Sisto V per Roma.

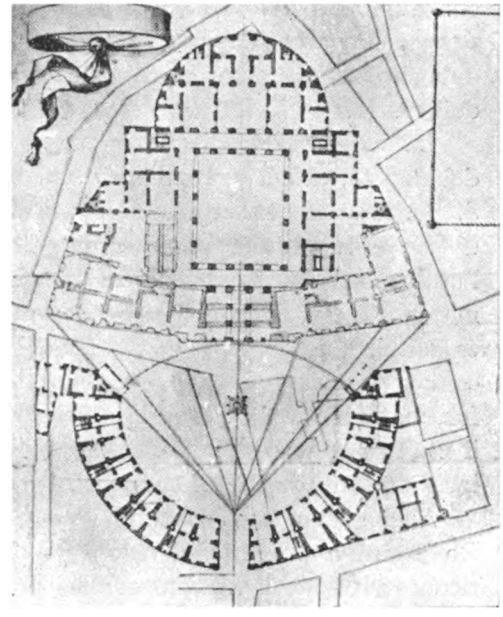


Fig. 68. — Disegno di Carlo Fontana per definire l'ambiente della Piazza di Montecitorio in Roma.

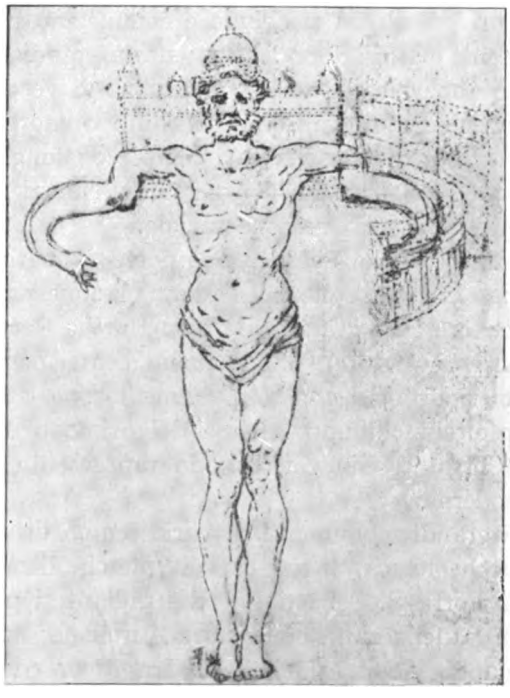


Fig. 67. — Disegno del Bernini per l'ideazione del colonnato di S. Pietro.

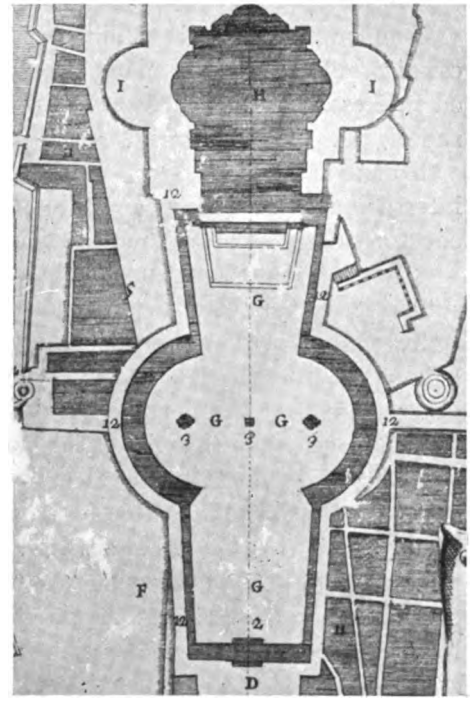


Fig. 69. — Progetto del Fontana per la sistemazione definitiva della Piazza di S. Pietro in Roma.

Digitized by Google

che avrebbero dovuto nel pensiero del De Tournon essere collegate da una grande passeggiata archeologica svolgentesi tra i ruderi e la vegetazione, grande parco a cui doveva corrispondere l'altro, creato nella regione settentrionale di Roma col giardino del Pincio.

La sistemazione di questo parco Nord con la definitiva formazione della Piazza del Popolo, di cui i rapporti di schema e di linea con la piazza, a braccia ricurve, di S. Pietro sono evidenti, ma che mirabilmente riannoda tutto un insieme preesistente di vie e tutta una varia configurazione naturale, rappresenta la maggiore, forse l'unica, essenziale opera edilizia moderna in cui si è in realtà esplicato tale programma; ma questo era, come dice il De Tournon, « vasto quanto la città in cui avrebbe dovuto eseguirsi, quanto l'impero del maggior sovrano del mondo ». Avrebbe infatti dovuto comprendere la creazione dei muraglioni del Tevere, ed il tracciato di vie e piazze, fortunatamente non attuate, nell'interno della città, in cui cominciava a manifestarsi il criterio edilizio del secolo XIX, cioè quello della formazione di grandi spazi quasi indefiniti intorno ai monumenti.

Anche se questi concetti sono ora in parte sorpassati, anche se il piano del De Tournon presenta al nostro giudizio manchevolezze ed esagerazioni, è pure da riconoscere che il pensiero edilizio nobile, chiaro, rettilineo del prefetto imperiale ha rappresentato per un secolo l'unica vera visione di dignità e di grandezza di Roma. Nella rievocazione dell'Urbe antica e nella iniziativa di opere imponenti, quasi trascurando per essa le minori questioni contingenti, esso ha avuto veramente una linea e uno stile.

Con questo la storia edilizia vera e propria di Roma si chiude e cominciano per essa i problemi moderni, particolarmente intensi e gravi dopo il 1870; storia grandiosa ed interessante quanto altre mai per questo abbarbicarsi della popolazione ai vecchi ruderi, per questo alternarsi di periodi di grandezza e di miseria, di sviluppo enorme e di contrazione, per questo spostarsi della fabbricazione nei varî tempi con lunghe interruzioni seguendo il determinarsi dei centri vitali, a nucleo dei nuovi quartieri, che sorgono e decadono mutando carattere, entità, destinazione sociale.

Quest'ultima è forse una delle cause, unita a quella del grande riporto formatosi sull'antico piano, per cui per Roma poco vige la legge della persistenza planimetrica. La troviamo applicata per alcune vie urbane, come la Via Lata (il Corso), la Via Recta (Via dei Coronari), l'Alta Semita (Via Venti Settembre), o per alcuni centri come Piazza Navona; ma il tracciato delle vie ci riporta ad uno schema medioevale solo nei quartieri della Regola e del rione Campitelli, ad uno schema del primo o del secondo Rinascimento fino alla linea del Corso, che in certo modo rappresenta il confine con la Roma Sistina e la Roma moderna.

Roma, in altre parole, conserva, oltre ai grandi monumenti di vario tempo disseminati per la città, una zona prettamente archeologica, di ruderi e di ville che li racchiudono a Sud del Campidoglio fino alla Porta S. Sebastiano ed irradiantesi poi lungo le vie consolari per la campagna al di là della cinta delle mura Aureliane; una zona di schema topografico medioevale, ma di fabbricazione varia tra il XV ed il XVII secolo nella regione a Nord e ad Ovest del Campidoglio e nei rioni della Regola e del Trastevere lungo il fiume; una zona di schema e di edificazione prevalentemente

Digitized by Google

quattrocentesche e cinquecentesche (pur alterate dalle superfetazioni e dagli adattamenti) nei rioni di Ponte, di Parione e di S. Eustachio da un lato, dei Borghi dall'altro; un'altra cinquecentesca o posteriore più ad Est, intorno al Pantheon ed all'Augusteo, fino al Corso; seicentesca o settecentesca a Est del Corso. Ma il sottosuolo quasi ovunque conserva ad una profondità media di cinque metri ruderi antichi, che ad ogni scavo, appositamente eseguito od incidentale, creano nuovi quesiti archeologici, nuove esigenze per la conservazione (1). È questa la eredità gloriosa ed ardua dei secoli, istruttiva per le vicende passate, ma non meno per quelle moderne e per lo studio dei principî da seguirsi nella sistemazione delle città storiche.

(1) Vedi al cap. VIII nella speciale trattazione sui problemi attuali di Roma esempi e riferimenti alle vicende ed ai trovamenti qui accennati.

Digitized by Google

CAPITOLO TERZO

CARATTERI DELLE CITTÀ MODERNE

Nel secolo XIX la città moderna matura nei suoi tipici caratteri che lentamente si erano venuti preparando nei due secoli precedenti, e si afferma con una rapidità tale che non ha consentito alla tecnica ed all'arte di trovarsi pronte a risolvere adeguatamente i grandi problemi che essa ha recato con sè.

Non è qui il caso di analizzare le complesse ragioni che hanno prodotto il fenomeno veramente immenso del moderno urbanesimo, accumulando in breve tempo una enorme popolazione in città nuove che prima erano modesti centri o piccoli villaggi.

Qui basti accennare ad alcuni tipici esempi dati in Italia: da Roma che da circa 180.000 abitanti nel 1870 è giunta ora a più di 950.000, da Milano che da 480.000 che ne aveva ai primi del secolo ha ora portato il totale (compresi i Comuni annessi) a quasi un milione, dalla Spezia che in trent'anni ha triplicato la sua popolazione. Nel resto di Europa forse in nessun luogo come nella Prussia renana è stato grandioso l'incremento delle città; basti accennare alla formazione dei grandi centri industriali di Dortmund, Geisenkirchen, Oberhausen, Duisburg, Ruhrort, Meiderisch, ecc., che fino agli ultimi decennî del secolo XIX erano villaggi.

In America si hanno cifre veramente impressionanti: New York che aveva 33.000 abitanti nel 1790, ne ha ora circa 6 milioni; Chicago di circa 5000 nel 1830, raggiungeva 2.700.000 nel censimento del 1920; Milwauckee nello stesso periodo è passata da 20.000 a 450.000; Los Angeles da 50.000 nel 1890 a 319.000 nel 1910, ecc.

Queste agglomerazioni cittadine ed insieme il carattere intenso della vita moderna hanno non solo creato problemi nuovi, cioè principalmente quelli della circolazione, ma hanno dato alle città carattere essenzialmente diverso dalle antiche. Non più la vita semplice, tranquilla, ma la fretta affannosa ed il rumore e la luce artificiale, e la concentrazione degli affari ed i grandi magazzini e la ricerca di comodità nelle abitazioni, ed impianti ed istituzioni nuove. Solo le borgate e le piccole città di provincia sono rimaste in un carattere talvolta felicemente anacronistico; ma hanno insieme perduto assai di importanza o di valore economico. La vita si è concentrata in quei grandi gangli che sono le città maggiori, ed ha affannosamente cercato di trovarvi la propria sede.

Il secolo XIX potrà appunto definirsi il secolo delle città, in cui la vita industriale ha trovato campo al suo sviluppo, e insieme potrà dirsi il secolo del progresso

Digitized by Google

delle scienze (tra le quali l'igiene ha nei riguardi urbanistici capitale importanza), dello sviluppo dei mezzi meccanici, dell'assenza di sentimento d'Arte, del finanziamento rigido di ogni iniziativa.

Purtroppo i due primi elementi testè indicati, cioè la scienza coi dati sperimentali raccolti dalla Statistica, con le ricerche di ordine sociale e soprattutto con la Bacteriologia, la Epidemiologia e le altre discipline di ordine igienico che vengono a determinare le condizioni atte a limitare i mali dell'artificioso agglomeramento umano, e la Meccanica coi mezzi dati dai varî impianti cittadini e soprattutto dai sistemi rapidi di comunicazione, sono giunti in ritardo, sicchè le città si sono sviluppate secondo norme subito sorpassate, in un'alterna vicenda tra un esagerato addensamento ed un esagerato decentramento, tra un insopportabile ingombro rappresentato dal traffico dei veicoli di vario tipo e le possibilità nuove di varcare l'antica cerchia e giungere alle zone esteriori; soluzioni spesso nate in ritardo dei problemi vertiginosamente progressivi dati dall'agglomerazione e dai mezzi di comunicazione.

Così è avvenuto che gran parte dei quartieri sorti nel secolo XIX, salvo che in alcune singolari applicazioni in cui la ricerca *politica* della grandezza, o le condizioni naturali od un intuito lungimirante hanno salvato la situazione, ha per molti rispetti rappresentato un vero peggioramento edilizio sotto ogni punto di vista, solo attenuato nei riguardi igienici dal contemporaneo prevalere e perfezionarsi dei grandi impianti di forniture d'acqua, di fognatura e di smaltimento di materie luride; lo ha rappresentato sia nei monotoni, interminabili quartieri nuovi che hanno fasciato e soffocato la vecchia città costituendo un ostacolo ad ogni espansione futura e ad ogni adattamento a più moderne esigenze, sia nei vecchi quartieri che spesso nei rifacimenti e nelle sopraelevazioni hanno perduto in parte non solo il loro carattere, ma anche la funzione e le condizioni di vita, a cui un'antica saviezza aveva proporzionato i rapporti ed il tipo.

Soprattutto sono prevalsi in queste progressive città ottocentiste il tecnicismo ed il calcolo finanziario, pur senza raggiungere molto spesso gli scopi prefissi. Sarebbe il primo stato pienamente al suo posto in una civiltà che tende sempre più a divenire meccanica, se si fosse spogliato un poco di quell'aridità mentale che spesso allontana l'ingegnere dall'architetto, ed insieme se non avesse dovuto subire il destino di vedersi subito, seguendo la sorte di tutte le previsioni relative agli ordinamenti cittadini, superato dalla realtà; sicchè gli impianti insufficienti, i mezzi di comunicazione poco rapidi, le vie ristrette e mancanti di regolari rapporti con la viabilità, appunto perchè studiati e calcolati, hanno rappresentato un ostacolo più grave dell'antico empirismo.

Quanto alla finanza pubblica e privata, è essa divenuta elemento dinamico predominante nello sviluppo cittadino.

Sempre più essa ha reso la casa di speculazione l'edificio tipo, in cui l'accurata valutazione del rendimento economico determina tutte le caratteristiche volumetriche ed architettoniche.

Sempre più dunque la casa [illegible]essa un enorme falansterio od una meschina casetta, tende a divenire un numero, u[illegible]ula di altri organismi regolari, che sono l'isolato ed il quartiere.

Digitized by Google

Un mio amico, dallo spirito alquanto paradossale, che mi è molto vicino, scioglieva tempo fa un inno alle iniziative edilizie affrontate spensieratamente, così frequenti nei periodi passati, od ai preventivi di spesa sbagliati che anche ora rappresentano l'ultima risorsa dell'individualismo edilizio ed architettonico. Solo per essi, egli diceva, sono stati possibili quei capilavori grandiosi od umili, in cui papi, signorie, corporazioni, enti di beneficenza od istituzioni religiose hanno affrontato temi di tanto superiori alla propria potenzialità affidandosi alla continuità di un'idea attraverso i tempi; ovvero privati hanno potuto fare a gara per crearsi le abitazioni più belle e più in vista. Invece i calcoli ben fatti ci dànno l'*equazione* della casa, e l'equazione uccide l'Arte; ci recano la conformazione pseudo-decorativa che vuol dare un'apparenza ricca a buon mercato; ci determinano la speculazione parassitaria sulle aree fabbricabili, causa dei più gravi mali edilizi.

Questo prevalere di aride ragioni positive, anch'esse male inquadrate, è venuto purtroppo a coincidere con un periodo di sterilità e di indecisione per l'Arte.

Ben dice Gustavo Kahn che l'Ottocento nel dare sviluppo al libro, al teorema, al quadro, al dramma musicale, è mancato di stile proprio nell'Architettura e nella decorazione; e potrebbe aggiungersi nella Edilizia, che è l'Architettura delle grandi masse, avente le case per suoi elementi, gli spazi per suo dominio.

È mancata infatti quella unità spirituale da cui solo può derivare la capacità di sintesi. La rivoluzione francese fu artisticamente iconoclasta e, giunta in un tempo di elaborazione e di evoluzione, che aveva bisogno di preparazione tranquilla, ne interruppe bruscamente il naturale processo con la sua vuota rettorica. Effimera fu la resurrezione romana del primo Impero, effimero il susseguente romanticismo; e tra questi tentativi artificiosi e nella atrofizzata sensibilità artistica del popolo venne così a spezzarsi il filo della tradizione, senza il quale, come dice il Nietszche, « anche l'artista meglio dotato non riesce a compiere che esperimenti infecondi ». Questi infatti ci sono stati, e ci sono, in ogni senso; ed intanto ha dilagato la volgarità dell'ibridismo, che ha fornito farragginosi contorni di forme e di ornati, o la copia male intesa e male applicata da elementi di stili antichi; ma l'Architettura « collettiva », che dà sinteticamente il primo posto al sentimento dell'ambiente, è giunta in grande ritardo, incerta, stentata, incompresa.

Sarebbe ingiusto dire che siano in così vasta produzione mancate eccezioni lodevolissime costituite da nobili opere architettoniche e da felici concezioni edilizie, aventi per temi principali la vastità degli spazi, il valore dato ai giardini ed ai parchi, od i grandi monumenti architettonici essenzialmente destinati (come il monumento a Vittorio Emanuele in Roma, la Bavaria a Monaco di Baviera, il teatro dell'Opera a Parigi) a fondale di grandi visuali. Esempi come quelli del Ring di Vienna, del Viale dei Colli di Firenze, del Princes-Street di Edimburgo, di parte del rinnovamento di Parigi sotto Napoleone III (che tanta influenza ha esercitato nella forma della città della fine del secolo XIX) e di Budapest, di Barcellona, ecc., rappresentano veramente un grande stile. Ma, per converso, ogni carattere stilistico è mancato in quella che è la comune vita edilizia delle nuove agglomerazioni, sia nei tracciati banalmente geometrici delle vie e delle piazze, sia nella produzione architettonica espressa nelle case troppo grandi o nei troppo piccoli villini.

Digitized by Google

Già il Buls ha acutamente osservato: « Se gettiamo uno sguardo sulla pianta di una delle nostre città, distinguiamo immediatamente la parte antica dalla moderna; la prima è formata da una rete di strade che si ramificano, e si riannodano come le arterie e le vene di un organismo vivente, la seconda ha il carattere di una cristallizzazione artificiale arida e matematica ».

È interessante notare come tutto questo sia avvenuto specialmente quando il pensiero edilizio non ha trovato ostacoli di condizioni naturali o di fabbricazioni esistenti e dove quindi la genialità architettonica avrebbe potuto trovare libero campo alla composizione armonicamente plastica. Così nelle città americane dai banalissimi tracciati a scacchiera mancanti d'ogni sosta e di ogni ritmo; così nei centri italiani come Messina, Reggio, Avezzano la cui rinascita è avvenuta dopo la triste completa distruzione dovuta ai terremoti, e sebbene appartenga ai due primi decennî del sec. XX, si riporta ai concetti, ai pregiudizi, alla impreparazione del secolo precedente. Rappresentano questi i casi estremi della insufficienza nelle condizioni positive, dell'assenza assoluta di quelle estetiche, di contro ad un tema nuovo sgombro violentemente dai vincoli col passato.

Questi ultimi fatti riflettono un colpevole ritardo nella preparazione urbanistica da parte dei pubblici enti. Ma risalendo ad alcuni decennî prima, occorre riconoscere che la completa insufficienza di ogni studio e di ogni provvedimento di fronte all'incremento rapidamente progressivo delle città poteva dirsi giustificata ed inevitabile, tanto il fenomeno era giunto inaspettato ed aveva preceduto ogni possibilità di ripari, ogni regolare e razionale preparazione di programmi.

Solo da pochi anni, come un esercito che si riordina dopo una grave disfatta e torna alla riscossa con nuovi mezzi bellici e con la esperienza del passato, l'Urbanistica ha affrontato i vasti temi con criterî razionali e non più meschinamente empirici. Dà un coordinamento ed un metodo alle indagini ed ai procedimenti; si vale dei portati della più utile e provvida scienza, l'igiene, dei moderni mezzi meccanici e dei moderni impianti per le comunicazioni ed i pubblici servizi, dà un ordine di movimento ai varî circuiti di vie, un ritmo agli spazi ed alla fabbricazione; e le questioni di diverso tipo considera tra loro connesse da mutue dipendenze, tutte riunendo in un organico programma di politica edilizia. Non più lo sviluppo cittadino va alla deriva delle crescenti esigenze, ma le inquadra, le dirige, le precede. Anche la città entra a far parte della meccanica schematizzazione della vita.

Più in particolare può dirsi che sono caratteristiche delle città attuali: i vasti sistemi di commercio e di rifornimento, che se prima facevano capo alle modeste fiere periodiche ed ai rapporti spiccioli tra città e campagna circostante, oggi assumono un valore grandioso di organizzazione ed hanno nelle ferrovie, nelle stazioni e nei magazzini delle merci, nei mercati d'ingrosso e di rivendita, i lor centri maggiori o minori; lo sviluppo intenso e la regolare canalizzazione del traffico in circuiti ben distinti secondo il carattere del suo andamento e secondo i mezzi meccanici di viabilità; la suddivisione in zone di diverso tipo fabbricativo, ben determinato e disciplinato dai regolamenti edilizi, e di diversa funzione, tra le quali notevole importanza è assunta dalle zone di fabbricazione estensiva (o ultra-estensiva nelle borgate satelliti e nelle città-giardino) che in qualche modo compensano la inevitabile concentrazione nelle regioni

Digitized by Google

centrali; lo sviluppo dei giardini nell'interno della città e dei parchi pubblici esterni; la intensa illuminazione; la organizzazione dei pubblici servizi e gli impianti di canalizzazione, di acqua potabile, di corrente elettrica, di fornitura di vapore, di gas, ecc.; ampiezza di spazi e rapidità di movimenti. Veduta di lontano la città è caratterizzata non più dalle cupole, dai campanili, dalle torri di difesa, ma dalle grandi moli degli edifici privati, dai fumaioli delle officine, dalle antenne della radiotelegrafia; di notte dalla vivissima luce, spesso resa alterna e multicolore dai manifesti luminosi.

Noi non sappiamo ancora che cosa ci porterà l'avvenire; non possiamo ancora definire, altro che con uno sforzo di fantasia, quale sarà la città della fine del XX secolo, e la incertezza è tale da non permetterci di preparare i quartieri per accoglierla. Essa dipende infatti dai mille progressi, in parte prevedibili in parte no, della tecnica e dell'industria. Nè è da escludersi che questi vengano a segnare la fine del grande sviluppo cittadino ed a riportare la popolazione sui campi « liberi e fecondi ».

Quando infatti i mezzi rapidissimi di comunicazione, e specialmente i mezzi aerei, saranno a portata di tutti, sicuri e docili e di manovra facile e precisa, quando il telefono senza fili, le radioaudizioni, la televisione, la trasmissione di energia a distanza saranno divenuti così perfetti ed economici da consentire rapporti di affari, di studio, di divertimento pur senza muoversi dalla propria casa, e quando invece sulle grandi agglomerazioni sovrasterà in caso di guerre, che nessuna civiltà potrà escludere, il pericolo di distruzione e di morte, l'abitazione in punti isolati e lontani ovvero in piccoli gruppi campestri potrà nuovamente surrogare le grandi città: le quali rimarranno come centri industriali e come punti nodali dei rifornimenti, irradiantisi poi in centri minori, in modo analogo a quello che ora avviene per un grande esercito in guerra. E l'êra dell'Urbanesimo moderno sarà allora finita.

Ma fino a quando questo sogno non diverrà realtà, ci occorre affrontare con le nostre previsioni i problemi che si riferiscono allo sviluppo ampio del sistema attuale. E questo fa capo ai piani regolatori.

Ed i temi del piano regolatore sono svariatissimi e molteplici, sia in quanto considerano la città come organismo nuovo, sia in quanto si riferiscono ai rapporti tra la nuova fabbricazione e la città esistente a cui questa si innesta — il che è argomento principale del presente studio.

Come nel passato il Filarete, l'Ammanati, il De Marchi e tanti altri autori hanno tracciato la città ideale del loro tempo, così noi potremmo disegnare ora gli schemi teorici della modernissima città, e non pochi trattatisti, come il Wolf ed altri, lo hanno fatto (1), con risultati assolutamente accademici, perchè per quanto reso regolare e disciplinato lo sviluppo edilizio, è sempre fenomeno troppo complesso perchè possa assoggettarsi ad un andamento geometrico-tipo. Ma pure una serie di dati e di norme possono precisarsi e classificarsi sui criterî di formazione della moderna città.

Occorrerà qui, per rendersi conto di quello che è, o che deve essere, la città moderna, considerare partitamente questi varî temi, nei campi dell'igiene e dell'ordine sociale, dell'economia, del movimento cittadino, dell'estetica, quasi fossero tra loro indipen-

(1) Cfr. C. CHIODI, *Il concetto della città ideale nel passato e nel presente*. Comunicazione al Congresso degli Ingegneri italiani, aprile 1931. Da qui son tratti i due esempi del cap. VI (vedi a pag. 191).

Digitized by Google

denti, mentre che di fatto i loro vincoli reciproci e le loro interferenze sono continue e multiple. Dovrà cioè la trattazione rispecchiare le speciali esigenze che l'Urbanistica deve soddisfare ed i mezzi speciali di cui può disporre; dovrà supporre la entità quartiere e l'insieme della città come organismi nuovi sorti quasi di getto, per poi in un secondo tempo volgersi alle relazioni tra il vecchio ed il nuovo ed ai necessari adattamenti dei varî desiderati. Le considerazioni frammentarie di ciascun capitolo prepareranno così ai raffronti ed allo studio del problema nella forma integrale.

La città come organismo sociale.

La troppo generica definizione aristotelica che la città deve portare ai suoi abitanti comodità e sicurezza, può alquanto ampliarsi nella città moderna. La città deve dare alla popolazione abitazioni sufficienti nelle migliori condizioni, deve consentire ad essa di svolgere il proprio lavoro con una razionale distribuzione di funzioni e di servizi, deve infine assicurarla non più tanto contro le invasioni nemiche, quanto contro i pericoli insiti nella stessa enorme agglomerazione, cioè quelli che minacciano la pubblica salute.

Il tema principale è il primo, cioè quello di dare abitazioni, in quantità sufficiente, in condizioni decorose e sane alla popolazione che si affolla nei centri abitati; ed è tema reso gravissimo dall'incremento progressivo del numero di tale popolazione, sicchè esso non dà requie, per le esigenze che giustamente si presentano sempre maggiori, per le condizioni finanziarie che direttamente vi interferiscono.

In Italia una delle più nobili e lungimiranti iniziative del Governo fascista si è quella di combattere l'accentramento urbanistico, rimandando per quanto è possibile gli abitanti nelle campagne, da cui molti inopportunamente si mossero, alla agricoltura che ben più delle industrie interessa la economia del nostro paese. Possono rientrare in questo programma, come vedremo, le formazioni di borgate satelliti intorno alle città, le quali, pur nella sua orbita, vivono di vita propria e svolgono in parte un'attività agricola specialmente in servizio del grande centro di consumo.

Ma questa provvida concezione ha evidentemente bisogno di tempo non lieve per maturare i suoi effetti e per recare una efficacia di attuazione basata specialmente su di un'opera di persuasione e di rivalutazione; ma pur quando questo sarà avvenuto, si avrà sempre che essa toglierà in molti casi gravità ed urgenza al problema, talvolta lo sposterà nelle esigenze di comunicazioni extra-urbane, ma non lo eliminerà davvero. Per molte città — una capitale come Roma, un grande centro d'industria come Milano, un porto come Genova — l'incremento è insito nella propria funzione stessa; altrove, come a Napoli, anche se l'aumento di popolazione ristagnasse, rimarrebbe pur sempre indispensabile l'ampliamento cittadino per ovviare in parte alle condizioni di incredibile addensamento del popolo.

È questo infatti un altro lato essenziale, di ordine nazionale, di valore umano, del problema. Fino a pochi anni or sono la classe povera, cioè un'altissima percentuale della popolazione, come escludeva quasi i nutrimenti azotati nella sua deficiente alimentazione, come faceva uno scarsissimo uso di acqua e di sapone per lavarsi, così

Digitized by Google

si adattava a viver in tuguri, in ambienti ristretti, ove contrariamente ad ogni principio di morale e d'igiene, si accumulavano persone di ogni sesso in numero enorme. E la colpa di questo grave stato di cose non era, si noti bene, del carattere antiquato delle città come tanto spesso si afferma, ma del nuovo urbanesimo che, auspice la speculazione, se ne è valso nel modo più inadatto. Ora invece il popolo anela verso un'abitazione « fatta per la gente umana » ed ha ragione di pretenderla, ed è opera di giustizia, di pace sociale, di elevazione materiale e morale della stirpe il dargliela.

La formula degli igienisti e degli economisti sarebbe questa: Non meno di un ambiente per abitante, non più di un quinto del bilancio di ciascuna famiglia impiegato nella casa, aria e luce intorno all'abitazione. Fino a poco tempo tutto questo programma si complicava ancora demagogicamente con le richieste magnifiche, ma ordinariamente impossibili a realizzarsi, di una casa per ciascuna famiglia e della proprietà sostituita all'affitto; e gli esperimenti fatti in questo senso, riusciti solo quando una grande azienda, come Krupp, interveniva ad aiutare, a fondo perduto, i suoi operai (per ragioni talvolta reclamistiche, talvolta politiche, talvolta umanitarie) hanno fatto molto più male che bene con alimentare illusioni e col confondere il calcolo lineare delle possibilità.

Ma pur mettendo da parte queste utopie sociali per ora irraggiungibili, occorre riconoscere (e se ne parlerà più ampiamente in seguito) come dai desiderati elementari sopra esposti la città moderna sia ancora lontanissima. Per dir meglio, occorre a questo punto nettamente distinguere, seguendo una classificazione comune agli studiosi di economia e di urbanistica, tra città « progressive » e città « decadenti ». Nelle prime, caratterizzate da rapido aumento della popolazione e degli affari, la legge della domanda e della offerta viene ad aumentare grandemente i prezzi delle aree e quelli delle pigioni ed insieme a questi il coefficiente di addensamento nelle abitazioni, dato l'inevitabile ritardo di fase dell'industria edilizia nel sopperire alle esigenze, specialmente nei riguardi delle case economiche. Nelle città decadenti (che sono o divengono tali perchè la ubicazione è al di fuori delle grandi linee moderne di comunicazioni, in luoghi inadatti per lo sviluppo di commerci o di industrie) si ha invece che alla popolazione bastano largamente gli edifici esistenti, a cui si aggiungono solo quei pochi richiesti non dalla quantità ma dalla qualità, e lo spazio abbonda ed i fitti son miti, tanto più che per le vecchie case può ormai ritenersi ammortizzato il capitale iniziale di costruzione.

Ma il problema dell'abitazione, ed in generale le questioni urbanistiche, sono vivaci ed intense nelle città progressive, ed ivi urgono insoddisfatte le richieste della quantità sufficiente e del congruo prezzo.

Divisione di zone. — In questo campo delle condizioni di ordine sociale accanto ai problemi della « quantità » si affacciano quelli della « ordinata distribuzione » in relazione con la diversa funzione, regolarmente assegnata, dei quartieri cittadini, e sempre più acquistano importanza pel carattere macchinoso della vita moderna e per le nuove consuetudini che in essa si determinano.

Abbiamo già visto tali divisioni stabilirsi in modo assai preciso e tassativo nelle città dei varî periodi passati con la ripartizione in quartieri od in vie riservate alle varie Arti, con i fôri o piazze, centri della vita cittadina, e le singole zone di tipi di

Digitized by Google

abitazione e le ville, ecc. Nelle città moderne tanto più complesse, questo avviene a maggior ragione, ma con diverso concetto fisiologico e distributivo ed anche con una enorme differenza graduale tra le grandi città e le piccole.

Nelle grandi città il carattere industriale predomina nei magazzini, negli uffici delle grandi aziende, nelle officine, che sostituiscono il modesto artigianato un tempo diffuso nella città e mescolato alla sua vita, nei mercati, e si fonde con la macchinosa burocrazia pubblica e privata. Ne deriva una tendenza a distinguere più o meno nettamente anzitutto due quartieri, cioè quello degli affari e quello industriale, dalle zone destinate all'abitazione.

Queste tendenze assumono varia intensità e vario tipo. Nelle città inglesi ed americane si accentua quella a concentrare il quartiere degli affari in una sola zona, la City, ordinariamente nel nucleo interno ed adibita a tale funzione in modo quasi esclusivo. Ivi sono soltanto gli uffici pubblici e privati, i magazzini, i negozi, non le abitazioni, sparpagliate invece nei quartieri residenziali alla periferia.

A questa concezione monocentrica le città italiane o francesi contrappongono un'altra di tipo misto od addirittura a più centri distinti; in cui le case di abitazione delle classi agiate trovano anche posto nei quartieri centrali accanto agli edifici del commercio e degli uffici, e talvolta varî centri di affari tra loro connessi son posti a costituire nodi alla città. E forse è questa una formazione migliore perchè meno rigida e più adatta alle trasformazioni dell'avvenire di quello che sia la City anglosassone.

Questa infatti pur nel presente reca un congestionamento enorme, che col progressivo incremento non potrà che aggravarsi non trovando più organi sufficienti a smaltire il movimento accentrato in spazio relativamente limitato, che dovrà inevitabilmente saturarsi; dà invero un ordine alla vita e rende facili i rapporti tra i varî uffici collocati prossimi, ma d'altro lato obbliga a spostamenti periodici di enormi masse di popolazione dannosi per la perdita di tempo, di energia, di denaro.

Anche nella City inglese la visione di questi inconvenienti ha portato spesso a nuove suddivisioni: la zona dei pubblici edifici (ministeri, uffici comunali, ecc.), quelle della borsa e degli affari, del piccolo commercio, degli spettacoli, ecc.

Il quartiere industriale nelle città modernamente organizzate non è lasciato allo spontaneo esplicarsi delle abitudini locali o degli interessi, ma è rigidamente stabilito nei piani regolatori in ben definite zone. Come impongono, ad esempio, la legge edilizia sassone e tutte le norme regolamentari delle città tedesche e belghe, esso deve essere disposto molto lontano dal centro, in località in cui è giusto presumere che non tenda ad estendersi il resto della città, in prossimità dei centri del commercio e del rifornimento, come stazioni, porti, mercati, ecc., in terreni pianeggianti, in posizioni tali da non recare mediante i venti dominanti il fumo sulla parte principale della città; ma soprattutto in relazione col traffico esterno ed in particolare con le linee ferroviarie le cui diramazioni debbono penetrarvi con opportuni tracciati, a cui debbono corrispondere le vie e le lottizzazioni. Talvolta in questi quartieri delle officine si ammettono, come a Napoli nella zona franca, le case per gli operai attinenti alle singole industrie; talvolta si crea in posizione intermedia tra il grande quartiere industriale ed il nucleo cittadino il quartiere delle piccole industrie e dell'artigianato,

Digitized by Google

così a Praga ed a Budapest; mentre, ad esempio, a Francoforte si lascia che questo secondo quartiere si unisca alle abitazioni secondarie, escludendo però le industrie rumorose.

Altre zone la cui specializzazione di carattere funzionale è spesso determinata nei piani regolatori sono date dal quartiere sportivo, che sempre più s'impone nel moderno sviluppo dei varî rami dello *sport*, pur non escludendo i campi sportivi rionali ed i modesti, ma utilissimi campi liberi di giuoco disseminati anch'essi nella città; la zona degli ospedali e degli ospizi, ordinariamente in posizione appartata in collina, ma di facile e rapido accesso; talvolta, come a Madrid ed a New York, la città universitaria; le zone militari comprendenti la Piazza d'Armi, il tiro a segno ed aventi spesso prossime le grandi caserme.

Quanto ai quartieri d'abitazione, la classificazione secondo i varî tipi ed il ceto che li occupa, come quelli di case operaie, di case o ville signorili, di abitazioni per cooperative d'impiegati, ecc., difficilmente può farsi tassativamente nella sede di un piano regolatore. Questo invece, ed il regolamento edilizio che ne deriva e che ne trasmette le norme ai privati cittadini che costruiscono, hanno sempre una ben studiata zonizzazione nei riguardi dei tipi fabbricabili.

Occorre quindi ricapitolare tali sistemi. Il primo, il più efficace nei riguardi economici e delle provvidenze di ordine sociale, il peggiore dal punto di vista igienico e spesso anche estetico, si è il sistema intensivo od agglomerato, costituito cioè da fitte ed alte case contigue. All'altro estremo è il sistema estensivo con le sue varie gradazioni: villini o casette isolate distaccati dalle strade e dai confini laterali di 3 o 4 metri ed occupanti una frazione dell'area del lotto, che va da $^1/_2$ ad $^1/_5$; ville o villini nelle zone sistemate a parchi, occupanti (pel Regolamento edilizio di Roma) non oltre $^1/_{20}$ dell'area; casette delle città-giardino in cui per mantenere il carattere campestre si raggiunge il detto limite pur in aree lunghe e sottili. Numerosi i tipi intermedi, come quello delle palazzine del Regolamento edilizio di Roma e del Pavillon-System di quello di Stuttgart, costituito da case di una certa mole — 25 metri di lato e 4 piani compreso il terreno — ma isolate e distaccate dai confini; ovvero le casette economiche a schiera che tanta diffusione hanno nei paesi nordici e che sono piccole abitazioni per una sola famiglia ciascuna, aventi un minuscolo giardino anteriore (ovvero in Inghilterra il doppio fossato della cosidetta *area*) ed uno posteriore, ma disposte una accanto all'altra in serie continua; od infine, come in molte città tedesche, ad es. a Colonia, le case di qualche maggior mole, ma occupanti il solo perimetro, mentre che l'interno dell'ampio isolato è sgombro ed è occupato da un unico cortile o giardino. Ed è forse quest'ultimo uno dei tipi migliori che concilia le esigenze pratiche con quelle dell'igiene, e che, quando il prezzo del terreno non è troppo alto, è giudicato il più adatto per le case popolari.

Su questi concetti della zonizzazione, coi quali stanno in diretta relazione il tipo, l'ampiezza, il modo di frazionamento degli isolati, si tornerà a proposito dei piani regolatori. Qui sarà non inopportuno associarvi alcune osservazioni diverse.

L'una si è che alcuna delle suddivisioni stabilite, o nei riguardi della destinazione o in quelli del tipo fabbricativo, ha carattere stabile e definitivo, mentre alcun'altra può essere provvisoria. Ad esempio, i campi sportivi e le zone militari possono spo-

Digitized by Google

starsi senza soverchia spesa seguendo la tendenza all'ampliamento della città e riservando così a questa delle aree libere dallo sviluppo scadente ed indisciplinato, così spesso caratteristico delle regioni suburbane.

Un'altra si è che la destinazione di alcune zone come quelle delle industrie o degli ospedali, o il tipo di fabbricazione rada in settori della periferia, od il collocamento di parchi e di cimiteri possono essere mezzi validissimi per allontanare la fabbricazione e determinarla in direzione opposta; come invece nodi di concentrazione possono essere dati dall'assegnazione e dalla costruzione in tempo debito di edifici di carattere pubblico di vario ordine, come ministeri, palazzi del Comune, tribunali, grandi edifici scolastici, Stazioni ferroviarie, Mercati generali o rionali, palazzi delle Poste, ecc.; od anche da ben disposti gruppi di abitazione di carattere collettivo. Su queste superfici e su questi punti si impernia tutta la strategia di un razionale sviluppo cittadino.

Anche è opportuno considerare la zonizzazione in rapporto alle condizioni altimetriche del terreno. Le regioni pianeggianti sono adatte per costruzioni intensive, cioè per l'ampio e regolare sviluppo di una città; per fabbricazione estensiva quelle di collina, che evidentemente mal si prestano a collocare grandi masse regolari (come, ad esempio, inopportunamente si fa a Genova alterando tutto il carattere naturale della regione) ed a tracciare strade ampie e continue, quando non intervengono anche le ragioni della bellezza panoramica a ribadire questa suddivisione.

Talvolta invero in molti quartieri moderni si tende ad una zonizzazione mista: costruzione ad ampi ed alti casamenti nelle vie principali, a case minori od a villini nei settori intermedi (1), centri semi-intensivi nelle piazze dei quartieri eccentrici a fabbricazione estensiva; associazione della fabbricazione semi-intensiva alla intensiva ovvero alla estensiva nello stesso quartiere, ovvero intersezione *stellare* dei confini tra i varî quartieri di diversa fabbricazione. Spesso da queste formazioni più complesse guadagnano la logica della distribuzione e la varietà dei ritmi; solo diviene più difficile il mantenere una stretta disciplina che ai singoli interessi contrapponga la rigidità della legge.

Condizioni igieniche. — Direttamente connesse coi caratteri d'indole sociale sono le condizioni relative all'igiene che tendono a diminuire i mali che risultano inevitabili per la pubblica salute dalla agglomerazione enorme. Specialmente esse si propongono di contrastare lo sviluppo delle malattie infettive che nei secoli decorsi facevano spesso strage dell'umanità e che nel moderno urbanesimo troverebbero le condizioni più favorevoli del loro sviluppo.

In questo la scienza moderna è stata meravigliosa. Dalla metà del secolo scorso essa è partita sistematicamente e sicuramente a determinare, mediante la Batteriologia e la Epidemiologia, le condizioni di trasmissione e di sviluppo delle malattie epidemiche, ed ha così avvisato ai mezzi di difesa per diminuire i gravi pericoli derivanti per la pubblica salute dall'artificioso agglomerarsi delle popolazioni nelle città e dalle inevitabili limitazioni di aria e di luce che ne derivano. E se non fosse intervenuta con tanta efficace determinazione delle cause, le moderne città sarebbero

(1) Vedi, ad es., le proposte di M. PIACENTINI per una graduazione di altezze dei fabbricati dalle strade principali alle zone interne, nell'articolo *Roma e l'arte edilizia* (*Pegaso*, 1929).

Digitized by Google

terribili centri di morbilità e di mortalità, ed il prevalere dell'êra urbanistica avrebbe segnato la grave decadenza fisica della razza umana.

Stabilito infatti come principio che in dette malattie la trasmissione avviene da individuo malato ad individuo sano mediante speciali germi, e che l'altro elemento per contrarre il male è dato da un'attitudine specifica dell'individuo costituita da una scarsa resistenza contro l'azione degli agenti patogeni, ne è risultato evidente come sia necessario distruggere tali elementi trasmettitori od allontanarli prima che vengano a contatto degli organismi sani, e, d'altro lato, occorra creare intorno a questi tali condizioni di vita che siano atte ad aumentare, anzichè abbassare, i mezzi della resistenza suddetta (1).

I germi possono essere portati dall'acqua, possono svilupparsi nel sottosuolo, possono trovare condizioni favorevoli nell'aria chiusa ed umida ovvero nell'aria delle vie portata da forti venti che sollevano la polvere. Occorre pertanto che contro questi mezzi di trasmissione debbano esercitarsi i provvedimenti molteplici.

Fanno parte di questi gli impianti di fornitura di acqua potabile, le opere di canalizzazione di tipo continuo che assicurino l'allontanamento delle acque luride, di smaltimento delle immondizie, di eventuale depurazione dei materiali di scarico e di rifiuto; e la pavimentazione stradale che impedisca infiltrazioni nel sottosuolo e faciliti i lavaggi; in secondo luogo le istituzioni, come ospedali e sanatorî, che segreghino i malati di malattie infettive dal contatto delle persone sane; in terzo luogo le disposizioni che pongano i quartieri cittadini in giacitura salubre, che si oppongano alla azione dei venti dominanti, che diano il più possibile alle abitazioni l'aria, la luce, il sole, sia quali elementi di azione bactericida, sia quali mezzi per assicurare le migliori condizioni di sanità alla vita umana.

Il primo ordine di tali provvedimenti fa parte del complesso degli impianti cittadini ed in gran parte fa capo alle costruzioni idrauliche o stradali; il secondo ha carattere sociale ed economico da un lato, architettonico dall'altro. Il terzo ordine è invece campo dell'edilizia.

Primo nemico da combattere è dato dal soverchio addensamento della popolazione (2). Le statistiche di molti decennî (a cominciare da quelle del Legoyt), hanno dimostrato essere la mortalità e la morbilità di un quartiere direttamente proporzionali alla foltezza della popolazione ed anche al numero medio di abitanti contenuto nei singoli casamenti (3).

---

(1) Questa e le altre parti teoriche della trattazione presente sono in parte desunte dal corso di lezioni: G. GIOVANNONI, *Nozioni di edilizia e composizione elementare* (Vol. II del *Corso di Architettura*), Roma 1931.

(2) Sotto questo riguardo le città o le loro singole zone possono dividersi in: *densissime*, quando hanno 1 abitante ogni 10-20 mq. (ad es. tutti i quartieri centrali delle capitali europee); *dense*, quando hanno 1 abitante ogni 20-65 mq. (ad es. Parigi nel suo insieme 21 mq. per abitante; Brooklyn 25 mq.; Milano 40 mq.; Vienna 41 mq.; Monaco 50 mq., ecc.); *poco dense*, quando hanno oltre 65 mq. per abitante (ad es. Londra 80 mq.; Amburgo 100 mq.; Chicago 120 mq.; Washington 130 mq., ecc.).

(3) Le statistiche spesso si rendono graficamente evidenti col segnare in pianta le singole zone con una intensità di tratteggio o di tinta grossolanamente proporzionale alla intensità demografica. Analoghi disegni dimostrativi si fanno per la mortalità e la morbilità. Vedi, ad esempio, al cap. X nella fig. 164 relativa al quartiere di S. Croce in Firenze.

Digitized by Google

Le ragioni suindicate spingono gli igienisti a richiedere che nei nuovi quartieri la popolazione prevista non abbia a superare il grado di 1 *abitante per ogni* 40 *mq.*

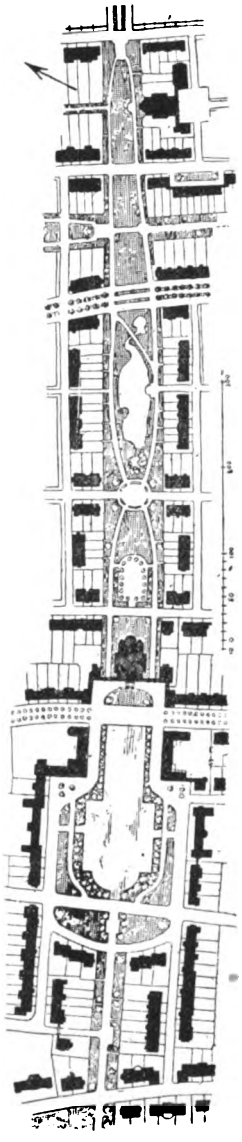


Fig. 70. — Fascia di giardini nell'abitato dei nuovi quartieri di Bromberg (da Stübben).

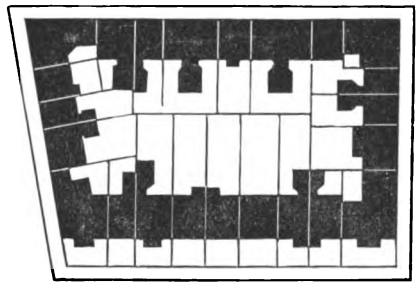


Fig. 71. — Case agglomerate con grande spazio interno a giardino, nei nuovi quartieri di Colonia.

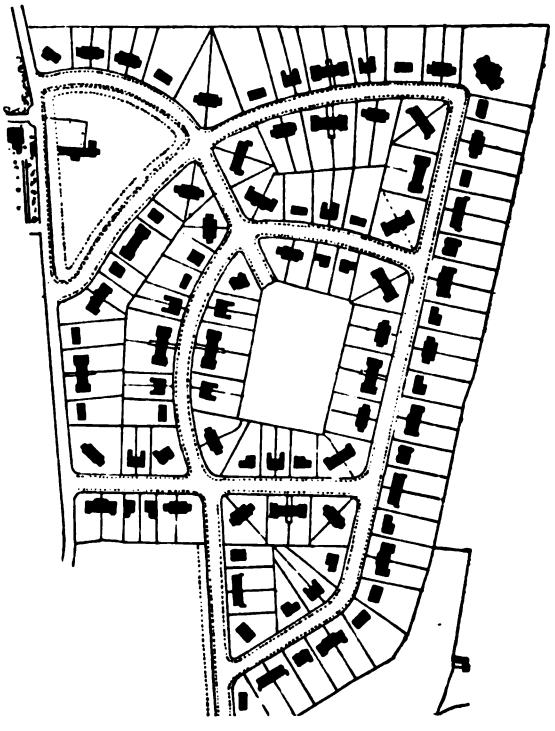


Fig. 72. — Quartiere di villini in Warrington con zone interne a giardini e campi di giuoco comuni.

e che per raggiungere tal fine ampi sieno le strade ed i giardini, e molto vasti gli spazi liberi entro gli isolati, che il tipo della fabbricazione decentrata abbia sempre maggiore sviluppo fino all'espressione estrema della città-giardino, che all'ampiezza ed altezza dei singoli fabbricati vengano posti stretti limiti, il che è, più propriamente, tema dei regolamenti edilizi che stabiliscono i sistemi di fabbricazione delle singole zone.

Digitized by Google

In generale lo sviluppo delle strade nei nuovi quartieri non deve essere inferiore ad un *terzo dell'area totale* (1). Ai giardini, e, più in generale, alla vegetazione nelle città, si annette la massima importanza sia che trattisi di piccoli giardini annessi alle singole abitazioni, come nei quartieri di villini e nelle città-giardino, o di alberate nei viali, o di giardini e parchi pubblici. Vorrebbe il Gruber che questi occupassero non meno di un sedicesimo dell'area totale della città e che da ogni punto potesse raggiungersi un pubblico giardino a non più di dieci minuti di cammino. Più dei grandi parchi assumono pertanto importanza questi minori nuclei verdi distribuiti nei singoli quartieri a costituire non soltanto piccoli polmoni, ma utile spazio pei giuochi dei ragazzi, e talvolta prendono una opportuna conformazione longitudinale, quasi fascie verdi che accompagnano i viali od i corsi d'acqua (2), o che si insinuano tra gli isolati (vedi fig. 70).

Nelle città tedesche va sempre più diffondendosi il tipo, a cui si è testè accennato, degli isolati di abitazioni semi-intensive, aventi cioè un grande spazio comune sistemato a giardino, ed è tipo ottimo per rendere sane e ridenti le abitazioni (vedi fig. 71). Anche talvolta la distribuzione di zone è fatta per modo da intersecare i quartieri di fabbricazione intensiva con altri estensivi e recare così ai primi qualche vantaggio dei secondi; così a Colonia ove si hanno ben quattro zone estensive in vario grado che si succedono a stelle penetrando nelle zone di maggiore intensità.

I temi che, sotto il punto di vista delle condizioni igieniche, riguardano la ubicazione di intere città o di loro quartieri, ovvero l'andamento di talune strade, rappresentano quasi sempre piuttosto desiderati teorici che condizioni pratiche, poichè spesso, ora come in passato, altre cause positive (di traffico, di economia o di adattamento ad uno stato preesistente) vengono a determinarli. Pure dovrà cercarsi, quando sarà possibile, che la posizione sia abbastanza elevata altimetricamente, con inclinazione non forte, orientata verso Est o verso Sud, e che il terreno sia non alluvionale ed abbia falda acquea profonda non meno di 3 metri dal livello del suolo. L'orientazione delle vie è da consigliarsi verso i punti cardinali intermedi anzichè verso i principali per evitare con questo che ci siano facciate completamente esposte al Nord (3); e d'altro lato è da escludere che le vie si trovino nella direzione dei venti dominanti nella regione, ai quali invece il tracciato stradale deve porre ostacoli piuttosto che dare libero corso; ma ognuno vede come spesso queste varie condizioni siano contraddittorie e che del resto una disposizione unica non sia, per molte ragioni, la più opportuna pel tracciato cittadino.

Condizioni economiche. — Direttamente collegata con le condizioni di ordine sociale è la economia dello sviluppo cittadino, che reca condizioni spesso in antitesi coi desiderati di ordine igienico e della vita confortevole, in antitesi con la economia

(1) Nelle città americane raggiunge in media i due quinti.

(2) Vedi su questo tema dei giardini J. STÜBBEN, *La vegetazione nelle città* (*Architettura ed Arti decorative*, novembre-dicembre 1925).

(3) Su questo argomento della razionale orientazione degli edifici nei riguardi delle migliori condizioni di illuminazione e di isolazione e sulle rispondenti determinazioni dell'« asse eliotermico » e dei più opportuni rapporti di distanze e di altezze tra i fabbricati vedi la prima parte dell'opera di REY, PIDOUX, BARDE, *La science des plans des villes*, Losanna e Parigi, s. d., e per alcuni dati: D. SPATARO, *Architettura sanitaria*, Milano, s. d.

Digitized by Google

dei singoli abitatori. Ma appunto per questo occorre, in immediata correlazione con quei dati, determinarne le leggi e stabilirne i rapporti, poichè essa rappresenta la causa pratica, l'elemento dinamico che promuove la costruzione dei quartieri, e reca con sè la possibilità o almeno la convenienza di dare vita ad un piano regolatore con le sistemazioni edilizie e le fabbricazioni degli edifici.

Questi due campi di attività appaiono tra loro distinti e vanno studiati partitamente. Da un lato si presentano le condizioni della economia pubblica attinente al costo delle sistemazioni urbane, e dall'altro quelle della economia privata relativa alla convenienza finanziaria di promuovere la fabbricazione (1).

Economia pubblica. — Il costo della sistemazione delle vie e degli annessi impianti cittadini che possono dirsi lineari, in quanto che sono all'incirca proporzionali allo sviluppo in lunghezza delle vie stesse, come la fognatura e la illuminazione, la fornitura d'acqua potabile, ecc., è molto vario a seconda della importanza del quartiere e della via. Può valutarsi in una spesa unitaria dalle 80 alle 150 lire al mq. a cui va aggiunto il valore dell'area; e computando la superficie degli spazi scoperti ad $^1/_3$ dell'area totale (cioè ad $^1/_2$ della rimanente area fabbricabile) si giunge ad una media di lire 40 al mq.

Quanto alle altre spese generali, come pubblici edifici, campi sportivi, giardini, ecc., si può ritenere che essi gravino per 1500-2000 lire per abitante e complessivamente considerando altresì le spese relative alle comunicazioni, ne risulta un costo che il Comune dovrebbe sopportare per ogni cittadino che deve trovare la sua nuova abitazione nella città, compreso da 5000 a 10.000 lire (2).

Tutto ciò vale per le nuove vie dei quartieri dell'ampliamento. Negli eventuali tagli nell'abitato esistente occorre aggiungere a questo le spese, talora ingentissime, occorrenti per le espropriazioni e le demolizioni.

Gli aggravi che ne risultano sono enormi, intollerabili per città che non siano straordinariamente ricche. Si manifesta quindi la duplice necessità, di ridurre le spese al minimo e di chiamare a contributo la economia privata in quanto ricava guadagno dalla sistemazione.

Su questo secondo tema si tornerà più oltre (3). Riguardo al primo, occorre notare che il concetto del ritmo delle vie, sì da suddividere la grande rete del traffico da quella delle vie minori di abitazione, è in parte convalidato da queste ragioni pratiche di tornaconto. Per esse è anche opportuno adattare il più che si può il tracciato secondario alle condizioni altimetriche del terreno senza richiedere grandi lavori di sterro e di riporto, il che nelle zone collinose, adatte pei quartieri di villini, fa spesso prevalere i tracciati curvilinei.

(1) Su questo tema dell'economia dello sviluppo edilizio e del valore delle aree fabbricabili vedi GRAZIANI, *Istituzioni di economia politica*, Torino 1901; L. AVEBURY, *Le industrie dello Stato e dei Municipi* (traduz. ital.), Roma 1908; G. GIOVANNONI, *Case civili*, Milano, s. d., I, 5; V. TESTA, *Il diritto di espropriazione delle aree fabbricabili, ecc.*, Roma 1928; nonchè gli *Atti del Congresso internazionale delle abitazioni e dei piani regolatori*, tenuto in Roma nel 1929.

(2) Il CHIODI nel suo recente studio sul *Costo di un piano regolatore* (Milano 1929), partendo dal caso di Milano, giunge a cifre notevolmente più alte, perchè considera in esse globalmente le spese per la espropriazione degli stabili.

(3) Vedi la trattazione al cap. V.

Digitized by Google

Economia privata. — Si basa essenzialmente sul tornaconto di rinvestire capitali nelle costruzioni degli edifici. Trattasi di una vera e propria industria retta dalle leggi economiche della « domanda » e della « offerta » e dalla determinazione del valore stabilita, non dal prezzo di costo, ma dal rendimento. Essa ha tuttavia per sua speciale caratteristica, che ne rende meno pronti i movimenti, quella della immobilizzazione di un capitale ingente; il che porta seco che l'azione dello Stato, dei Comuni, degli altri pubblici enti in questo campo può solo in piccola parte essere diretta e si deve limitare ad esercitare la funzione, del resto utilissima, di spronare e dirigere la fabbricazione delle case, combattere i monopolî e l'aggiotaggio creanti prezzi artificiosi, e di provvedere per quanto è possibile, o con l'opera o con adeguati aiuti ad iniziative di enti o di privati, alla costruzione di alcuni tipi di case come quelle popolari che, per essere meno redditizie, sono lasciate da parte dalla speculazione.

Un altro carattere di variabilità nella industria edilizia è dato dalla concorrenza che alle nuove costruzioni fanno quelle già esistenti, che sorsero al loro tempo in ben diverse condizioni di produzione; e già s'è vista a questo proposito la tipica distinzione di città progressive e decadenti, che ha appunto immediato rapporto con le ragioni economiche ed in particolare col valore delle aree fabbricabili.

Il rapporto tra i varî elementi di costo di una casa ed il suo reddito risulta dalla seguente formula:

$$\alpha\,(P + Q) = R_n,$$

ove P è il costo dell'area, Q quello della costruzione, R_n il reddito netto prevedibile, α il tasso d'interesse del denaro impiegato. Se questo risulta rispondente al tornaconto di ordine commerciale, resta determinata la convenienza della costruzione (1).

Anche risultano dalla relazione suddetta stabilite alcune modalità, specialmente nei riguardi del tipo di edificio, in modo da proporzionarne il carattere e quindi la spesa di costruzione alla classe di abitanti che si prevede esso potrà accogliere.

Il reddito netto R_n è dato dal reddito lordo R_l, cioè dall'importo dei fitti, diminuito delle varie passività, come tasse, lavori di riparazione, sfitti, spese di amministrazione, di assicurazione e di esercizio, le quali complessivamente ascendono al 40 % in media dell'importo stesso, sicchè porremo $R_n = \beta\, R_l$, ove $\beta = \frac{60}{100} = \frac{3}{5}$. Quando speciali facilitazioni fiscali tolgono in tutto od in parte il gravame delle tasse, il coefficiente β può elevarsi fino all'80-85 %.

Quanto al costo Q di costruzione, esso può dirsi quasi indipendente, almeno per via diretta, dalla località in cui l'edificio si eleva (se non per quanto riguarda eventuali difficoltà nelle fondazioni), ed è invece, come si è accennato, direttamente attinente alla classe della abitazione; sia nei riguardi della diversa cubatura degli ambienti, sia in quella dei lavori di finimento occorrenti. Può ritenersi in media che il costo unitario stia tra le 8000-12.000 lire per ambiente di abitazione nelle case popolari, tra le 10.000 e le 20.000 per le case del medio ceto e superi tale limite nelle case signorili.

(1) La formula è approssimativa, perchè le spese per l'acquisto dell'area e per la costruzione non sono contemporanee.

Digitized by Google

Ben più variabile è il valore P dell'area, il quale non corrisponde ad una spesa effettiva, ma ad una potenzialità di reddito. Della formula suindicata si ha infatti:

$$P = \frac{R_n}{\alpha} - Q = \frac{\beta}{\alpha} R_l - Q.$$

P dunque aumenta con l'aumentare del reddito ritraibile da un dato fabbricato, ed è pertanto in diretto rapporto con le condizioni di ubicazione, di facile e comodo accesso che tendono ad alzare quel reddito determinando la richiesta da parte di una data categoria di utenti. E l'oscillazione può essere enorme. Il costo unitario di un'area fabbricabile in alcuni casi, come nei paesi e nelle borgate eccentriche, può essere molto prossimo al valore naturale corrispondente al reddito agricolo, il quale raramente supera le lire 2-3 al mq.; in altri casi di zone centrali di grandi città progressive può raggiungere vertici di cifre enormi: in Italia di 8000-10.000 lire al mq., nelle città americane, ad es. a New York, di 150.000 lire e più al mq., ed in qualche caso particolare ha ivi raggiunto perfino la cifra di circa 600.000 lire al mq. Esso agisce in tali casi non solo come elemento determinante, ma anche come elemento perturbatore dell'attività edilizia.

Questo concetto di proporzionalità ora indicato porta con sè la convenienza della massima utilizzazione dell'area laddove questa ha fortissimo valore, col dare alla casa la massima altezza possibile, con l'aumentare il rapporto tra i pieni ed i vuoti, tra i fabbricati ed i cortili. Tale tendenza ha appunto prodotto gli *skyscrapers* americani alti fino a 60 o 70 piani, i quali pure rappresentano danni gravi per la vita individuale e per quella collettiva, ma sono conseguenza diretta, e talvolta necessaria, di un altissimo costo dei terreni, tale da richiedere la massima utilizzazione in altezza; dipendono cioè sempre da errori edilizi, sia che trattisi di condizioni topografiche di un piano impreviggente ed inorganico, sia che il male si trovi nelle concessioni dei regolamenti edilizi i quali, col consentire le grandi altezze, determinano a lor volta con la potenzialità di utilizzazione il costo fortissimo (1).

Quando invece il prezzo dell'area è mite e quando altre ragioni, come quelle relative ai fondamenti, non spingono a dare forte altezza agli edifici, ecco invece presentarsi l'opportunità di rispondere alle prevalenti tendenze nelle abitudini di abitazione e creare piccoli edifici circondati da spazi scoperti.

Volendo precisare meglio tale concetto, si potrà analizzare la formula precedentemente stabilita nel seguente modo:

Detta A l'area e c_a il suo costo unitario, si avrà $P = A\, c_a$.

---

(1) I più alti di tali edifici sono il « Chrysler Building » di New York avente 77 piani e circa 300 m. di altezza; la Banca di Manhattan di New York con 71 piani e circa 275 m. di altezza; il « Woolworth Building » di New York con 58 piani e 237 m. di altezza; la « Terminal Tower » di Cleveland con 52 piani e 212 m. di altezza, il « Penobscot Building » di Detroit con 47 piani e 200 m. di altezza, ecc.

Sulle condizioni e sulle limitazioni edilizie di tali edifici vedi le monografie contenute nella serie di pubblicazioni del *Regional plan of New York:* ADAM e BASSETT, *Buildings: their uses and the spaces about them*, New York 1931.

Digitized by Google

Detto c_f il costo a mq. delle fondazioni, c_t quello della copertura, c_1, c_2, $c_3 \ldots c_n$ rispettivamente quelli a mq. dei singoli n piani, e chiamato γ il coefficiente che determina il rapporto tra l'area costruita e quella totale:

$$Q = A\gamma\,(c_f + c_t + c_1 + c_2 + \ldots\ldots c_n).$$

Infine il reddito R_l potrà a sua volta esprimersi con una sommatoria dei redditi dei singoli piani:

$$R_l = r_1 + r_2 + r_3 + \ldots\ldots r_n.$$

E si avrà quindi:

$$A\,[c_a + \gamma\,(c_f + c_t + c_1 + c_2 + \ldots\ldots c_n)] = \frac{\beta}{\alpha}\,(r_1 + r_2 + \ldots\ldots r_n).$$

Di questi elementi, c_a e c_t sono indipendenti dal numero dei piani, γ (per le norme dei regolamenti edilizi relativi ai cortili ed agli altri spazi scoperti) aumenta con l'aumentare dell'altezza; c_f diviene anch'esso con l'aumentare dell'altezza maggiore, ma non proporzionalmente, ed essendo un costo morto, viene a pesare di più, ordinariamente, per un piccolo numero di piani (1). Quanto ai termini c_1, c_2, $c_3 \ldots c_n$ essi aumentano tutti con l'accrescersi del numero dei piani, i primi, corrispondenti ai piani più bassi, pel maggior peso che i muri od i pilastri vengono a sopportare e che per una pressione assiale risulta proporzionale all'altezza soprastante, gli ultimi per le più difficili e costose manovre di sollevamento dei materiali. Viceversa i termini r_1, r_2, $r_3 \ldots r_n$ seguono una progressione decrescente talvolta accentuatissima. Variabilissimo è specialmente il primo termine r_1, corrispondente al reddito del piano terreno; negli edifici dei quartieri centrali ove questo è occupato da negozi o magazzini di vendita, talvolta esso equivale perfino da solo alla somma dei redditi di tutti i piani superiori.

Ne derivano quindi due diagrammi, uno ascendente, l'altro discendente, per i costi e per i redditi con l'aumentare del numero dei piani, da cui risulta limitata l'altezza finanziariamente più conveniente (2); ma è facile vedere come il costo dell'area abbia in tal calcolo un valore preponderante.

---

(1) Questo c_f è l'elemento che rappresenta le condizioni geologiche del sottosuolo od eventualmente quelle artificiali risultanti da riporti o simili. Lo sviluppo degli *skyscrapers* a New York è, ad es., facilitato dall'esistenza a non grandissima profondità di un suolo roccioso di grandissima resistenza. Altrove debbono essere ben più complessi i provvedimenti per ripartire la pressione, e pesano considerevolmente sul costo. Vedi su queste condizioni le soluzioni costruttive: G. GIOVANNONI, *La costruzione degli « skyscrapers »*, Roma 1909.

(2) Una più completa e precisa formula è data da C. CHIODI, *Limiti di convenienza privata nell'altezza della fabbricazione urbana* (*La Casa*, n. 10, 1929); ma in essa non si tiene conto dell'aumento del costo con l'elevarsi della casa, che per un numero di piani superiori a quattro è molto sensibile fino, come si è detto, a raggiungere grandi rapporti negli altissimi edifici americani. Ne risultano nelle varie applicazioni numeri di piani variabili da 6 ad 8 alquanto superiori al vero (in relazione a varie ipotesi di costo e di ubicazione di aree).

Altra calcolazione interessante, perchè mette a confronto le intrinseche condizioni di tornaconto coi dati del Piano regolatore e del Regolamento edilizio, è quella contenuta negli studi del PORTALUPPI e del SEMENZA pel Piano regolatore di Milano (Vedi PORTALUPPI e SEMENZA, *Milano*

Digitized by Google

Le norme edilizie che impongono la divisione in quartieri non fanno dunque che regolamentare e disciplinare quanto in massima deriva dall'andamento economico relativo al costo delle aree.

Tutta la politica edilizia da parte dei Comuni, mossa da un ben preciso programma, deve essere volta sia a quest'opera di disciplina e di avviamento, con tutti i mezzi a disposizione, sia ad un recupero di una parte almeno del plus-valore acquistato dalle aree fabbricabili.

Avviene infatti ordinariamente questa condizione assurda e non equa: che i Comuni si impoveriscono nelle sistemazioni edilizie e, come si è detto, non trovano i mezzi necessari per condurle regolarmente e tempestivamente a termine, e che, d'altra parte, ne traggono arricchimento i privati, i quali vedono trasformato il carattere economico dei loro terreni non per propria iniziativa, ma per conseguenza delle vie tracciate e dei mezzi di comunicazione attivati nello sviluppo cittadino.

Talvolta tutto questo è reso ancor più complicato da artificiose speculazioni sulle aree, che alterano l'applicazione normale delle regole economiche della « domanda » e dell'« offerta » e creano dannosi ritardi ed ostacoli. Così, ad esempio, avviene spesso che una grande parte delle aree fabbricabili è nelle mani di pochi proprietari, tra cui un vero *trust* si stabilisce per l'artificioso aumento dei prezzi; in alcuni casi questi proprietari sono anche quelli di un gran numero di abitazioni già esistenti, e trovano quindi il loro tornaconto nell'impedire una larga costruzione di nuove case ed un conseguente ribasso delle pigioni derivante dalla concorrenza che le nuove farebbero alle antiche, ove essi accumulano uomini e denari.

Solo rimedio vero e diretto in questi casi consisterebbe nei mezzi di comunicazione rapida, portati a superare la cerchia dei monopolî ed a giungere all'esterno mettendo in valore estensioni vaste di terreno. Ma perchè questo mezzo possa applicarsi efficacemente occorre: 1° che il Comune od altro ente finanziario a lui collegato possa di tali aree disporre della proprietà od avere il controllo; 2° che comunicazioni e valorizzazioni dei terreni facciano capo all'ente od al Comune che assume l'iniziativa. Se questo non è, la concorrenza è impossibile e si ripetono in una cerchia più lontana le stesse condizioni testè indicate.

Ritornando al tema dei costi e dei rendimenti della costruzione di un nuovo quartiere di abitazioni, sarà utile, per concretare le idee in cifre, di riportarne qui due esempi di calcolo del costo di fabbricazione del quartiere riferito alla quota unitaria di ciascun abitante, sia nei riguardi del costo della pubblica sistemazione, sia in quello del capitale occorrente alla industria privata, il quale ultimo valore si riflette nella corrisposta d'affitto.

---

com'è ora e come sarà, Milano-Roma 1927). Si giunge in essa nella zona interna, da ricostruirsi dopo una quasi totale esageratissima distruzione, ad altezze economicamente convenienti che, tenendo conto dell'aggravio delle demolizioni, dovrebbero giungere ad una media di m. 28 e ad un massimo di m. 40, e ad una larghezza delle nuove principali arterie di m. 30.

In diverso campo, precise valutazioni analitiche degli indici dei costi, facenti capo a complesse formule, si hanno nell'importante studio di I. COSTANTINI, *Note sul controllo dei risultati economici per l'edilizia popolare* (*L'Ingegnere*, 1930, n. 7, 8, 9).

Digitized by Google

Esempi relativi alla utilizzazione delle aree, al costo, al rendimento.

Primo caso: Quartiere di media intensità.

A = area totale N = numero abitanti.

supposto: case con numero n di piani = 4 compreso il terreno adibito a negozi.
rapporto $\alpha = {}^2/_3$ in ciascun isolato tra area costruita e area dell'isolato.
superficie dell'ambiente modulo lordo = mq. 35.
un ambiente di abitazione per abitante.

Si ha:

$$A - \frac{A}{3}\text{ (strade)} - \frac{A}{16}\text{ (giardini)} - \frac{A}{16}\text{ (edifici pubblici, campi sportivi)} = \text{area isolati} = \frac{A}{2}\text{ circa.}$$

$$\frac{A}{2} \times \alpha = \frac{A}{2} \cdot \frac{2}{3} = \frac{A}{3} = \text{area costruita.}$$

D'altro lato, ricordando che il numero dei piani per abitazione è in ciascuna casa di $n - 1$, si ha:

$$\frac{N}{n-1} \cdot 35 \text{ mq.} = \frac{N}{3}\,35 = \text{area costruita di abitazioni;}$$

$$\frac{A}{3} = \frac{N}{3} \cdot 35;$$

$$\frac{A}{N} = 35 \text{ mq. per abitante (invece dei 40 mq. richiesti dalle norme teoriche relative all'igiene).}$$

Supponendo che il costo dell'area da un prezzo di espropriazione di L. 30 a mq. passi ad un prezzo di area fabbricativa attuale di L. 250, si avrà, riferendo i due computi al singolo abitante:

Costo pubblica sistemazione.

Costo aree pubbliche	$\frac{A}{2} \times$ 30 L. a mq. $= \frac{35}{2} \cdot 30 =$	L.	525 per abitante
Strade, ecc.	$\frac{A}{3} \times$ 100 L. a mq. $= \frac{35}{3} \cdot 100 =$	»	1280 per abitante
Comunicazioni	$\frac{A}{3} \times$ 90 L. a mq. $= \frac{35}{3} \cdot 90 =$	»	1050 per abitante
Giardini	$\frac{A}{16} \times$ 45 L. a mq. $= \frac{35}{16} \cdot 45 =$	»	100 per abitante
Edifici pubblici e servizi generali: valutasi		»	1900 per abitante
	Totale	L.	4855 per abitante

Costo privato.

Valore aree	$\frac{A}{2} \times$ 250 L. a mq. . . . . $= \frac{35}{2} \cdot 250 =$	L.	4.375 per abitante
Costruzione	$\frac{A}{2} \cdot \frac{2}{3}$. n. 3,60 . 100 L. a mc. $= \frac{35}{3} \cdot 1.440 =$	»	16.800 per abitante
	Totale	L.	21.175

Reddito e valore R_1 del fitto unitario per abitante.

(Considerando che su 4 piani, 3 sono di abitazione e supponendo che il reddito netto R_1 dia un interesse del 7 % sul capitale).

Costo per abitante L. 21.175 × ${}^3/_4$ = L. 15.881, in cifra tonda L. 16.000.

$$16.000 = R_1 \frac{100}{7} \cdot \frac{60}{100} = R_1 \frac{60}{7};\ R_1 = 1.870 \text{ (pari a L. 156 mensili a persona).}$$

Digitized by Google

Secondo caso: QUARTIERE DI VILLINI.

$\beta = \frac{1}{4}$; $n = 3$; si suppone di disporre di 3 ambienti per ogni 2 persone.

$A - \frac{A}{4}$ (strade) $- \frac{A}{30}$ (edifici pubblici, campi, giardini, ecc.) = area isolati = circa $\frac{7}{10}$ A; $\frac{7}{10} A \beta$ = area costruita; $\frac{7}{10} A \frac{1}{4} = \frac{7}{40} A = \frac{3}{2} \frac{N}{n}$ 35 mq. : per $n = 3$, $\frac{A}{N}$ = 100 mq. per abitante.

Considerando di L. 15 al mq. il valore di esproprio per suoli pubblici e di L. 100 al mq. il valore attuale acquistato dai terreni privati:

Costo di pubblica sistemazione.

Aree pubbliche	$\frac{3}{10}$ A · 15 L. a mq. = 100 . $\frac{3}{10}$ 15 per abitante =	L. 450
Strade ed impianti .	$\frac{A}{4}$ · 80 L. a mq. = 100 . $\frac{80}{4}$ per abitante =	» 2.000
Comunicazioni	$\frac{A}{4}$ · 120 L. a mq. = 100 . $\frac{120}{4}$ per abitante =	» 3.000
Edifici pubblici e servizi generali: valutasi per abitante . . . . . =		» 1.900
	Totale L.	7.350

Costo privato.

Valore aree	$\frac{7 A}{10}$. 100 L. a mq. = $\frac{7 . 100}{10}$. 100 per abitante . . . . =	L. 7.000
Costruzione	$\frac{7 A}{10} \cdot \frac{1}{4} \cdot 3 \times 3{,}60 \times 120$ il mc. = 100 × 227 per abitante =	» 22.700
	Totale L.	29.700

Reddito e valore R_1 del fitto unitario per abitante:

Costo per abitante L. 29.700 in cifra tonda L. 30.000.

$30.000 \frac{7}{100} = \frac{R_1 60}{100}$; $R_1 = \frac{21.000}{6}$; R_1 = 3.500 annue (291 mensili per abitante).

Come si vede dunque l'aggravio unitario sia per gli enti pubblici che pei privati è molto maggiore nel caso di fabbricazione estensiva che in quello della intensiva; e si noti che si è considerato un caso di non grande intensità, rappresentato da edifici di soli 4 piani compreso il terreno e con spazi liberi relativamente ampi. Con una intensità maggiore sarebbe stato anche maggiore il divario, ma anche sarebbero state più deficienti le condizioni nei riguardi della pubblica salute. I costi unitari delle aree si sono anche tenuti molto bassi, in un caso 250 lire, nell'altro 120 lire al mq.; eppure sarebbero quasi sufficienti, se potessero andare a vantaggio del Comune, a compensarlo delle spese di sistemazione stradale. Questa constatazione racchiude in sè la questione principale relativa alle possibilità finanziarie ed ai rapporti tra l'economia pubblica e la privata.

Dalle considerazioni suesposte e dalle applicazioni concrete che le hanno commentate appaiono le seguenti conclusioni riassuntive:

1° L'economia pubblica e la privata, ma più questa seconda che la prima quando l'elemento dato dal costo dell'area interviene con cifre notevoli, sono con-

Digitized by Google

cordi nel desiderare lo sfruttamento dei terreni con notevoli altezze di fabbricati; e sono così in pieno antagonismo coi desiderati dell'igiene, che vuole ridurre la densità fabbricativa, ed in particolare richiede altezze non molto forti. Si è visto infatti come basti avere un quartiere semi-intensivo come quello preso a tipo nel primo degli esempi considerati (a soli quattro piani compreso il terreno ed a rapporti di un terzo tra l'area realmente occupata da edifici di abitazione e l'area totale) per superare in meno il modulo teorico di mq. 40 per abitante richiesto dalle condizioni igieniche dell'abitato. Evidentemente quel modulo discenderebbe a quasi 20 mq. se i piani divenissero sei invece di quattro.

I regolamenti edilizi ed i provvedimenti volti a moderare i costi delle aree debbono dunque intervenire a conciliare i due termini stabilendo savî limiti ed insieme richiedendo l'alternarsi di zone di vario tipo, estensive ed intensive.

2° Il costo dell'area fabbricabile è l'elemento che se risultasse in tutto od in parte incamerato dalle Amministrazioni comunali invece di andare a beneficio dei proprietari dei terreni, ovvero se da questi fosse tradotto nelle spese di sistemazione poste a loro carico, verrebbe a porre d'accordo l'economia pubblica con la privata. Appare infatti dai calcoli eseguiti in condizioni tutt'altro che esagerate come l'aumento di valore del terreno, dal valore agricolo al fabbricativo, è dello stesso ordine (e negli esempi presentati quasi uguale) del costo occorrente per le opere che appunto rendono fabbricabile il quartiere, costruendo le vie e dotandole degli impianti e degli altri elementi occorrenti.

Siamo con questi concetti nei vasti temi della politica urbanistica e della legislazione economica che vi fa capo; e di essi si parlerà più ampiamente in seguito.

3° L'industria edilizia ha per caratteristiche di richiedere forti capitali immobilizzati e di avere un reddito che possa remunerare tali capitali solo se le corrisposte d'affitto sono relativamente alti. Le varie provvidenze di mezzi economici di costruzione di capitali a buon mercato o di sussidi di fabbricazione dati dai pubblici enti, di esenzioni da tasse e da altre passività possono certamente di molto migliorare le condizioni, dare all'equazione del reddito soluzioni più soddisfacenti; ma appunto per la notevole entità si presentano di difficile applicazione su vasta scala.

In questi concetti ed in queste constatazioni appaiono chiare le cause per cui la maggior parte delle moderne città è ancora lontanissima da quelle condizioni che dal punto di vista sociale dovrebbero rappresentare il vivere civile. Se i teorici che stabiliscono i coefficienti, quali quelli dei 40 mq., di un ambiente per abitante, di un quinto del reddito famigliare, avessero « in questo ver posta la faccia », forse più realistiche sarebbero le concezioni sullo sviluppo delle città nuove e sulle sistemazioni delle città antiche e sull'immenso lavoro che ancora resta a compiere per recare la realtà costruttiva non troppo distante dai desiderati esposti.

Vediamo in particolare ciò che avviene nelle zone nuove delle città italiane.

Per quanto riguarda l'ampiezza superficiale data alle vie le proporzioni quasi sempre ritornano, perchè altre ragioni, quelle della viabilità, intervengono ad esigere notevoli ampiezze degli spazi scoperti. Meno bene le cose vanno in Italia nei riguardi dei giardini e delle ville; chè se non mancano i magnifici parchi extraurbani, residuo spesso di antiche ville principesche, le zone verdi, così belle ed utili, disseminate nell'interno della città a poca distanza da ogni abitazione, scarseggiano quasi ovunque;

Digitized by Google

e sui giardini privati esistenti imperversa la triste ed insana distruzione, mal frenata dalle leggi che poco possono contro l'ingordigia della speculazione che vuol rivendere i terreni fabbricativi ad alta potenzialità edilizia e ad alto prezzo.

I tracciati dei nuovi quartieri sono razionalmente disposti solo in pochi casi recenti in cui l'Urbanistica ha fatto alfine sentire la sua voce; ma molto più spesso mancano di logica edilizia, come mancano di ritmo. L'addensamento della popolazione, se è piccolo in pochi e stentati quartieri di villini, in zone eccentriche semi-morte, si eleva a cifre enormi in quartieri intensivi fatti dalla speculazione. La zonizzazione che rechi equa distribuzione fabbricativa e che preveda il nuovo orientamento cittadino esiste in pochissimi centri ed è ancora di rado considerata nel suo carattere di disciplina degli interessi privati subordinati all'utile pubblico.

Ma forse più grave di ogni altro si presenta il problema della gravissima insufficienza quantitativa delle abitazioni per le classi povere, le quali troppo spesso non sono in grado di risolvere il loro problema economico dell'abitazione altro che agglomerandosi in pochissimi ambienti, veri tuguri vecchi o nuovi, che sono la negazione dell'igiene, del decoro, della morale.

Un semplice calcolo che si innesta a quelli precedentemente esposti mette questa constatazione in preciso rilievo. Valutando in 8500 lire il costo di costruzione medio di un modesto ambiente ed in 500 lire quello della relativa quota di area, nell'8% il tasso dell'interesse richiesto dalla industria edilizia, applicando la formula già determinata:

$$P + Q = \frac{\beta}{\alpha} R_l$$

avremo:

$$R_l = 9000 \frac{8}{100} \cdot \frac{5}{3} = 1200 \text{ lire annue.}$$

La qual cifra unitaria porta, ad esempio, per una famiglia di 5 persone cupante, non i 5 ambienti della formula, ma 4 ambienti, ad una pigione di l 800 all'anno. Se si volesse applicare la norma del quinto, si giungerebbe ad un reddito famigliare di 24.000 lire, lontanissimo da quello reale nei paesi a basso tenore economico.

Bastano queste aride cifre per mostrare quanto si sia lontani dalla soluzione del grave problema delle case popolari, quando si consideri in pieno, non come mezzo provvisorio per far credere che esso sia risolto prescindendo dal numero o creando condizioni artificiose, ma come attuazione chiara, organica, completa. La triste verità è che la speculazione privata, di contro alla scarsa capacità di pagamento delle classi operaie, non trova il rendimento industriale per impiegare il suo denaro nella costruzione di abitazioni per le grandi masse e preferisce limitarsi alla costruzione di abitazioni per il medio ceto o per le classi signorili; ed è altresì che l'opera diretta dello Stato, dei Comuni, degli enti, spesso benemeriti, degli Istituti per le case popolari, e le ingegnose operazioni di credito che permettono di raddoppiare i fondi disponibili impegnando in garanzia le costruzioni già eseguite, le facilitazioni d'ogni genere alla costruzione di case economiche, hanno una portata che è assolutamente insufficiente al bisogno, limitata da rigide barriere dall'enorme capitale da immobilizzare e dal basso interesse che rende.

Digitized by Google

Occorre quindi vedere il problema di fronte, risolvendo in senso inverso la formula precedentemente applicata, cioè partendo dalla quota che alle famiglie non abbienti è possibile pagare, ma soprattutto affrontando la determinazione *quantitativa* per stabilire la vera entità del fabbisogno, anzichè contentarsi di soluzioni sporadiche e di esperimenti dimostrativi, gabellati per soluzioni organiche, magnificati come tali negli entusiastici discorsi inaugurali.

Questi tentativi, privi del loro coefficiente, finiscono a recare gravi danni riflessi, col dare ai più la sincera convinzione che, con qualche casa operaia e qualche linea di autobus, si sia provveduto a tutto e la città sia sistemata demograficamente ed igienicamente (1).

Anche occorre che nelle provvidenze per le case delle classi non abbienti non si inseriscano, come troppo spesso è finora avvenuto, le tante cooperative di professionisti e di funzionari con le loro esigenze di comodità o di lusso, che divengono colpevoli quando vanno a togliere il denaro sacro ai poveri. Per le classi sociali alle cui abitazioni può provvedere l'industria privata mai dovrebbero intervenire lo Stato e gli altri pubblici enti, concentrando tutte le loro risorse alla abitazione veramente economica, ottenendo così dalla loro azione il massimo rendimento edilizio e sociale, nella sicurezza che la rimanente attività edificatrice verrebbe a determinarsi e ad adattarsi per suo conto.

Limitato così a questo campo, il grande problema sociale dell'abitazione potrà avviarsi dallo Stato verso una soluzione graduale, esaminandolo nella sua nuda essenza, diminuendo il più possibile le spese di costruzioni e rendendo stabili e sicure le facilitazioni, non prescindendo dall'industria privata, ma colmando con una quota ben stabilita, in una delle tante formule di cui è feconda la nostra vita economica, la differenza, considerando cioè il problema dell'abitazione popolare come quello di uno dei tanti servizi di fornitura d'acqua, di costruzione di strade e di ferrovie secondarie, in cui lo Stato interviene per integrare l'operazione finanziaria coi suoi sussidi bene determinati (2) e con questo ristabilendo l'equazione del tornaconto.

Si è voluto parlare con così crudo linguaggio realistico, in questa breve parentesi, del problema della insufficienza delle case popolari, perchè è in esso implicito tutto il problema più vasto dell'abitazione cittadina. Certo esso si presenta in forma diversissima nei varî casi, ed è di minima entità nelle città decadenti; ma è quasi ovunque gravissimo nelle città progressive, ove appunto pel carattere vitale delle industrie e dei commerci, converge e si addensa la massa dei lavoratori.

Accanto a questo problema di quantità, altri elementi di disordine si affacciano gravissimi nelle moderne agglomerazioni, contrapponendosi ai desiderati dell'ordine; e quasi potrebbero dirsi « malattie edilizie »: o povertà dei tessuti dovuta a circolazione anemica, o congestionamento da iperemia, od addirittura veri tumori enormi, o scabbia dovuta ad infezioni parassitarie.

---

(1) Sulle analoghe condizioni che si verificano nelle città tedesche, pur così progredite ed ordinate urbanisticamente, vedi B. SCHWAN, *Die Wohnungsnot und das Wohnungselend in Deutschland*, Berlino 1929.

(2) Cfr. su questo tema del *Finanziamento delle case popolari* le relazioni e le discussioni negli *Atti del Congresso internazionale delle abitazioni e dei Piani regolatori*, Roma 1929.

Digitized by Google

La mancanza di coordinamento e di efficacia nei mezzi di comunicazione che lasciano talvolta intristire intieri quartieri e congestionano altri; la insufficienza legale, amministrativa, finanziaria dei Comuni, che mancano di autorità, di iniziativa, di pensiero e più ancora, di « massa di manovra » per poter dominare la situazione ed imporre un programma, sicchè invece di dirigere lo sviluppo cittadino vanno alla deriva degli interessi privati; la malsana speculazione ed il vero agiotaggio delle aree in cui tali interessi si esplicano, turbando il regolare andamento della fabbricazione e ritardandone od anticipandone artificiosamente i parziali sviluppi; la esagerata intensificazione edilizia e demografica dei quartieri centrali, che, mal contenuta dai regolamenti edilizi, complica ed aggrava tutti i problemi urbanistici, sia di ordine igienico, sia attinenti ai pubblici servizi ed alla equa distribuzione; la impossibilità di risolvere nei paesi non ricchissimi, il problema della casa economica, da cui deriva nell'interno delle città l'addensamento ed il decadimento nei vecchi quartieri, e nelle zone esterne il disordine delle casette misere, ostacolo al futuro sviluppo: ecco taluni tra i tanti guai patologici che ancora imperversano e di cui occorre intraprendere la diagnosi e, per quanto è possibile, la cura.

Due tra le più tipiche di codeste malattie edilizie, una attinente alla ricchezza, l'altra alla povertà, sono gli *skyscrapers* americani e le baracche che pullulano intorno a tutte le grandi città.

Lo *skyscraper* è il diretto prodotto dell'impreviggente ed errato impianto cittadino, in cui non si è saputo distribuire la fabbricazione e graduare le comunicazioni. Ha specialmente la sua cittadinanza in New York, ove il quartiere degli affari si è imbottigliato, senza possibilità di espansione e di rapporti regolari con la periferia, nella penisola di Manhattan alla confluenza dell'Hudson e dell'East-River; ed il quartiere non potendo più svilupparsi in superficie, si è dovuto sviluppare in altezza, e le vie, insufficientissime, si son dovute moltiplicare perfino in quattro o cinque strati sovrapposti. L'elemento finanziario, stimolato dalla eccessiva larghezza dei regolamenti edilizi, ha fatto il resto, essendo insieme causa ed effetto della sopraelevazione; causa pei prezzi enormi, che hanno persino superato i 30.000 dollari per metro quadrato; effetto per la potenzialità di altezza costruttiva che ivi è richiesta e consentita. Ora, se lo *skyscraper* costruttivamente, ed anche esteticamente, può dirsi la produzione più interessante della moderna architettura, rappresenta un assurdo prepotente e colpevole dal punto di vista urbanistico: nei riguardi dell'igiene, per la mancanza di aria e di luce che reca nelle vie ed anche nell'interno stesso degli edifici; in quelli del regime delle comunicazioni per l'agglomeramento della popolazione, che aggrava, specialmente nelle ore di punta, i mezzi di trasporto in modo intollerabile; in quelli della stessa economia per la esagerazione dell'elemento parassitario qual'è quello dell'area, e per l'enorme costo unitario di fabbricazione, che recando irrazionalmente il peso di tutta la fabbrica su di una ristretta base richiede un non necessario aumento di resistenza e rende lo *skyscraper* sei od otto volte più costoso di una corrispondente fabbrica di dimensioni ordinarie estesa su terreno di congrua superficie.

La « baracca » trovasi all'altro estremo; ed accanto ad essa, e forse peggiore perchè stabile, è la piccola e meschina casa sporadica del suburbio, la quale vegetando nei

Digitized by Google

quartieri che sarebbero adatti per un ampio sviluppo, lo ritarda, lo immiserisce, lo rende inorganico per modo che la regolare ripresa diviene poi difficile.

È la baracca un prodotto spontaneo della libera iniziativa popolare che vuole in ogni modo la sua casa e la esegue alla meglio, con tutti i rifiuti della costruzione: lamiera, legno, tegole di tutti i tipi. Sarebbe sotto questo rispetto da accogliersi simpaticamente, se, nella mancanza di ogni norma costruttiva e di ogni impianto sanitario, non costituisse gravi deroghe ai precetti dell'igiene, ed anche se non desse spesso uno spettacolo di miseria e di abbrutimento proprio all'ingresso delle città, quasi a dare ai forestieri il primo saluto. Ancora se questi quartieri di costruzioni baraccate fossero riconosciuti e disciplinati, sì da fissarne il luogo, stabilirne il carattere provvisorio, sottoporli ad alcune norme d'igiene e di estetica semplice (basata sull'associazione delle piccole masse e sul colore degli elementi), introdurre nei loro sistemi costruttivi qualche regola, pur senza troppo vincolare le iniziative e le risorse talora ingegnose dei singoli costruttori, il male non sarebbe grave. Ma le autorità ordinariamente si disinteressano a questa attività che non sanno impedire e la lasciano in balìa di speculatori di aree e di costruzioni, che vi ordiscono spesso i più esosi sfruttamenti della miseria.

Questi due casi estremi ora accennati forniscono esempi delle deviazioni dall'ordine edilizio, che spesso, se non è costituito organicamente ed in tempo debito, difficilmente si ricostituisce con espedienti. E sono pericolosissimi ambedue. Il fenomeno del « baracchismo » è l'anarchia che si diffonde e che ha presa nelle basse condizioni economiche del popolo. Quello delle case altissime (pur se si tratti non di abitazioni ma di edifici fatti per uffici pubblici o privati) è il fenomeno dell'individualismo prepotente che schiaccia la collettività, ma che trova modo di nascondere il suo carattere antisociale con la suggestione della novità, della mirabile organizzazione tecnica che gli fornisce i mezzi, dell'aspetto fantastico che la città assume. Nel vestibolo del Chrysler Building, il più alto edificio di New York, ora appena finito di costruire, è una targa in onore del costruttore signor Chrysler votata per benemerenza di contributo al civico sviluppo dall'associazione di proprietari e commercianti della 42ª strada su cui la grande mole si eleva; e son quelli che avranno la luce oscurata, il respiro mozzato, e non potranno più circolare nella via quando l'edificio si vuota della sua popolazione. Non è possibile concepire una cecità maggiore di quella data dal pregiudizio e dall'interesse pecuniario!

A questa concezione morbosa (determinata dall'errore civico e dall'interesse individualistico) della città sviluppantesi in verticale viene a contrapporsi la più equilibrata concezione latina della città non esageratamente accentrata nè soverchiamente decentrata, formata da case che sarebbe desiderabile non superassero i cinque piani compreso il terreno. In Italia in particolare questa limitazione di altezze è richiesta, oltre che dalle ragioni di ambiente nelle città storiche, dalle condizioni di sicurezza per la frequenza dei terremoti, triste caratteristica di gran parte delle sue regioni.

Ed abbia questa nostra città ritmo di vie e di piazze, piccoli giardini inseriti nella trama edilizia, in luogo dei parchi colossali; ed eviti la formazione dell'unico quartiere di affari, ma sviluppi a preferenza parecchi centri in luogo di uno soltanto; adotti una precisa e chiara zonizzazione di tipi fabbricativi, ma non escluda nei riguardi della destinazione i quartieri misti per l'abitazione e per gli affari.

Digitized by Google

La città come organismo cinematico.

Il tema in cui, forse più che in ogni altro, la vita moderna direttamente si manifesta è quello della viabilità cittadina. L'espansione di una città su di una vasta zona che corrisponda alla sua popolazione è solo resa possibile da comunicazioni sempre più rapide ed intense, che nulla hanno di paragonabile coi mezzi embrionali del passato; i rifornimenti occorrenti per le industrie, pei commerci, pel vettovagliamento di una città sono basati sulla organizzazione molteplice del traffico; ma questo richiede arterie adatte che lo contengano e lo incanalino e rendano possibile una regolarità meccanica, senza la quale le false manovre e gli ingorghi neutralizzano ogni efficacia.

Così la strada, che un tempo serviva quasi soltanto per delimitare gli isolati e per accedere alle abitazioni (1), è divenuta essenzialmente un organo del movimento.

Ciascuno dei sistemi di comunicazioni intervenuti negli ultimi decenni ha portato le sue speciali esigenze a cui tutto lo schema cittadino deve rispondere, ed ha insieme mutato rivoluzionariamente tutto l'andamento edilizio della città. Tramvie a cavalli e tramvie elettriche, omnibus ed autobus, ferrovie secondarie extraurbane e metropolitane si sono succedute in tempo relativamente breve, quando evidentemente le vie cittadine non potevano rispondentemente mutare di tracciato e di sezione.

Ora tuttavia, data la perfezione raggiunta da tali mezzi meccanici, e dato l'esempio istruttivo di città estere che in quest'ordine di attività precedono di molto le italiane, noi possiamo ragionare su questo tema con criterî abbastanza determinati. Verrà forse in avvenire il mezzo dei trasporti aerei a rendere possibili rapidissimi percorsi ed a consentire di allargare enormemente la cerchia delle abitazioni intorno alla città; ma ancora questo tipo di città, o, per dir meglio, di ritorno alla campagna non appare certo di immediata attuazione. Potrà essere un felice argomento per la nostra fantasia, col permetterci di immaginare un nuovo stato di vita, una veduta normale dall'alto della città con le sue coperture, i suoi monumenti, le sue ville; ma non ancora ci reca tale mezzo un concreto elemento urbanistico.

Pel momento l'elemento rapidamente progressivo di cui occorre tener conto è fornito dalle automobili private, le quali (salvo i casi specialissimi di vie automobilistiche) vengono a dare nuova importanza alla strada, continuando il tipo dei veicoli a libero movimento, ma imprimendo a questo una rapidità di ordine superiore; il che si riflette in esigenze relative alla sede stradale ed in possibilità nuove relative allo sviluppo cittadino.

---

(1) Fino a tutto il Cinquecento le carrozze non furono usate nelle città e solo i personaggi altolocati si servivano delle portantine quando non cavalcavano i muli. L'HENARD nel suo cenno storico su Parigi riferisce come sola eccezione quella della moglie e della figlia di Enrico II che traversavano la città in vettura. Ma nel secolo seguente l'uso comincia a diffondersi, e già l'anno 1612 vede apparire anche le vetture a nolo; nel 1658 le carrozze di lusso a Parigi ascendevano al numero di 310.

A Roma una prova architettonica di una analoga innovazione sta nella trasformazione delle già esistenti porte d'ingresso ai palazzi signorili, ampliate per renderle carrozzabili.

Digitized by Google

Varî ordini di rapporti vengono a determinarsi tra la città considerata nel suo tracciato e nel suo sviluppo, ed i mezzi di comunicazione.

L'uno collega direttamente lo schema della rete stradale alla entità ed al tipo specifico dei mezzi di trasporto. Dice giustamente un urbanista tedesco, il Siercks, che « lo studio di un piano regolatore senza che sia effettuato precedentemente lo studio razionale del piano dei trasporti rapidi e dei trasporti sussidiari vale come studiare il progetto di una fabbrica senza che si conosca precedentemente il programma di lavorazione ». Non basta pertanto tracciare genericamente vie ampie, ma occorre renderle atte per un sistema organico e per una studiata distribuzione dei varî mezzi.

Relazioni tra i mezzi di trasporto e lo sviluppo edilizio. — Un'altra più vasta relazione è quella con l'avviamento edilizio nell'avvenire. Se il sistema delle comunicazioni rappresenta la circolazione sanguigna, l'organismo edilizio rappresenta nelle sue vie i vasi che ne sono percorsi, nei suoi quartieri i tessuti che ne risultano nutriti. Se da un lato l'intensità e la direzione delle comunicazioni sono determinate dalla distribuzione dell'abitato e dei centri degli affari e del traffico, e sono più o meno suscettibili di sviluppo per la maggiore o minore capacità delle strade, è dall'altro lato nelle comunicazioni stesse, più o meno rapide ed efficaci, il maggior mezzo per determinare lo sviluppo di una nuova fabbricazione.

In altre parole può dirsi che una doppia relazione leghi la costruzione di una città e le sue comunicazioni: il movimento attuale è in parte funzione delle condizioni edilizie attuali, quello prossimo delle condizioni edilizie prossime; e viceversa le condizioni edilizie future, tutto l'incremento, tutto l'indirizzo della città avvenire saranno in gran parte funzione di questo movimento, specialmente del movimento ferroviario e tramviario.

Ma non è soltanto il mezzo di comunicazione che determina la fabbricazione nuova di un quartiere lontano; intervengono bensì anche le modalità di quella comunicazione a determinare le modalità di quella fabbricazione.

Spieghiamoci meglio. Se una rete tramviaria verso una regione eccentrica si impianta con gretti criteri di guadagno spicciolo attuale e non con la larga visione degli interessi con cui l'avvenire compenserà il funzionamento in perdita finanziaria dei primi anni, si avrà per necessaria conseguenza che la fabbricazione sorgerà povera e stentata all'intorno: saranno villini isolati, piccole case operaie, magazzini di deposito e così via; ed il loro sviluppo ibrido pregiudicherà poi quell'incremento completo e regolare che si volesse imprimere in seguito. Dove già sono cominciate a sorgere abitazioni popolari o fabbriche industriali, difficilmente potranno poi tenere dietro vaste abitazioni pel medio ceto; dove il tipo di fabbricazione si è iniziato in modo decentrato, le condizioni mal si adatteranno allo svolgimento di un sistema agglomerato di edifici, e rappresenteranno anzi uno strato morto, che impedirà o ritarderà, isolandole dal centro, l'intenso sviluppo delle regioni successive. Ora è ben certo che quartieri di abitazioni poco dense, quartieri di villini e magari quartieri-giardino ci vogliono nelle moderne città, e che il loro diffondersi corrisponde ai nuovi concetti di igiene e di *comfort*, rende simpatiche e ridenti le nuove zone cittadine, tanto quanto sono, troppo spesso, chiuse e volgari quelle a fabbricazione agglomerata; è ben certo

Digitized by Google

che il largo sviluppo delle case operaie è condizione essenziale, sociale ed economica, tanto che uno dei torti gravissimi dei moderni governanti è quello di avervi provveduto molto più a parole che a fatti; ma ogni cosa deve trovarsi al suo posto, ogni tipo di quartiere nella località che le è destinata; non può e non deve la fabbricazione germogliare senza regola, come il dantesco «gran di spelta»; e la regola è appunto determinata dal provvedere in tempo e con l'ampiezza adeguata i mezzi di trasporto.

Ma, viceversa, i provvedimenti relativi ai mezzi di trasporto riescono vani dal punto di vista edilizio, disastrosi da quello finanziario, se è errata la concezione che informa tutto il piano regolatore di ampliamento; se cioè nelle arterie di comunicazione, centripete o laterali, nel tipo degli isolati, nella adattabilità di questi e delle vie alla fabbricazione, nello studio dei singoli elementi, quali vie e piazze, nei criterî giuridici, economici, regolamentari che informano i rapporti tra i privati ed i pubblici enti, manca una vera rispondenza organica allo scopo che si vuol raggiungere, alla funzione a cui il nuovo quartiere è destinato nello sviluppo, prossimo o remoto, della città.

Da ciò adunque altrettanti quesiti in cui risultano indissolubilmente unite le questioni edilizie con quelle del movimento ferroviario e tramviario.

Debbono pertanto i singoli percorsi immaginarsi in modo organico, come ampio schema cinematico che contempli, per quanto è possibile, il presente e l'avvenire, od almeno sia suscettibile di sviluppo progressivo. Tracciare tronchi di strada senza sapere ove possano proseguire od istituire linee tramviarie o ferroviarie metropolitane interne o di cintura senza tener conto della loro funzione edilizia rappresentano espressioni di un empirismo che si sostituisce ad una concezione razionale.

Eppure non sono purtroppo tali casi infrequenti. In Roma la Via Nazionale, la Via Cavour, il Corso Vittorio Emanuele immaginati come vie unipolari senza che si sapesse, ed in parte ancora che si sappia, ove fossero destinate (per Via Nazionale si è discusso per quindici anni se fosse opportuno uno sbocco in Piazza Colonna o nella attuale Piazza Venezia); in Napoli il Rettifilo che si strangola sotto il teatro S. Carlo, ed il Corso Vittorio Emanuele che compie nel modo più imperfetto la sua funzione di via d'arroccamento; e la via Rizzoli di Bologna, tronco morto di fiume senza foce, e la sistemazione di viabilità e di allacciamenti tramviari nel centro di Milano; ed i tanti progetti che si presentano di metropolitane sotterranee fatti con l'intento di assorbire parte del movimento che circola, ed è congestionato, nelle corrispondenti vie sopra terra (scopo di utilità immediata e di rendimento certo), ma non quello di fecondare nuovi quartieri della periferia e portarli efficacemente nell'orbita edilizia (scopo di utilità remota e di rendimento incerto, collegato cogli elementi complessi della speculazione sulle aree edilizie).

Il concetto suddetto dei mutui rapporti tra la viabilità e lo sviluppo edilizio può essere messo in evidenza da alcune speciali considerazioni e dai seguenti calcoli numerici.

Linee isocrone. — Una zona di sobborgo, od addirittura una borgata satellite della città, può divèntare zona utile di abitazione quando non sia troppo grande il tempo per raggiungere il centro di lavoro, di istruzione, di affari a cui la popolazione converge. In generale si ritiene questo tempo non superiore ai 25 minuti, di cui 10

Digitized by Google

vanno considerati per giungere alla località di arrivo e di partenza e per l'attesa, 15 per il percorso vero e proprio.

Considerando le seguenti velocità: di 4 Km. all'ora pei pedoni, di 8 Km. pei carri e le vetture a cavalli, di 12 Km. per le tramvie e 15 per gli autobus, di 25 Km. per le metropolitane normali (tipo *metro* di Parigi), di 50 Km. per quelle a rapido percorso di treni diretti (tipo metropolitana di New York), ne risultano rispettivamente le

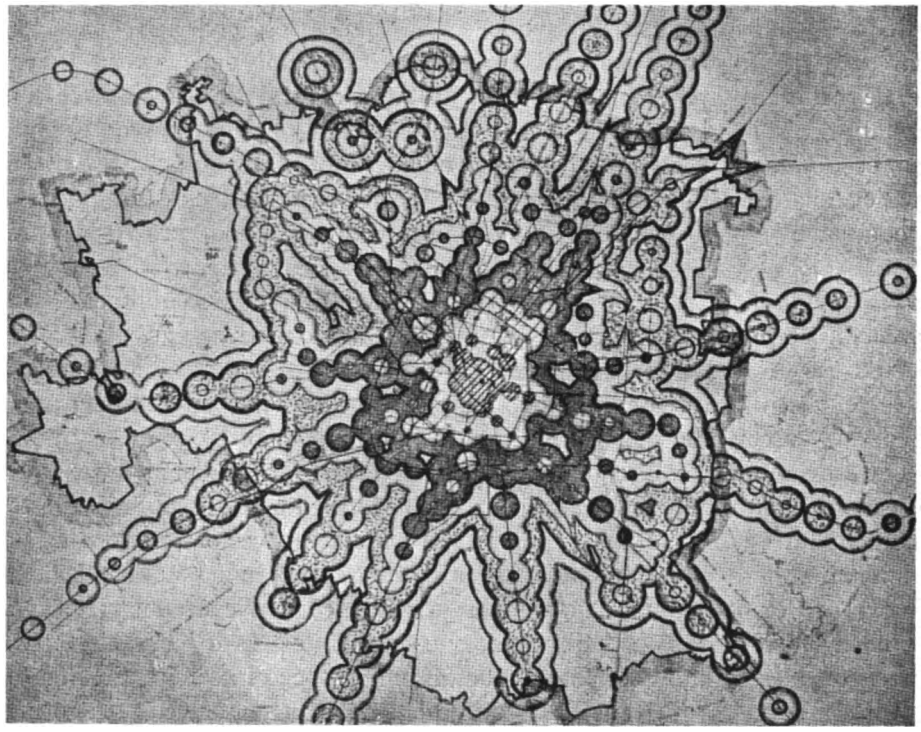


Fig. 73.
Esempio di tracciato di linee isocrone (nel progetto Portaluppi e Semenza pel Piano regolatore di Milano).

distanze ammissibili in 1 Km., 2 Km., 3 Km., 3,75 Km., 6,25 Km., 12,50 Km. dal centro. Per le automobili private considerando una velocità media di 40 Km., ma tenendo conto che tutti i 25 minuti sono utili, si giunge ad un raggio d'azione di circa 17 Km.; e non è da escludere che lo sviluppo della navigazione aerea aumenti enormemente queste distanze, creando un tipo nuovo di fabbricazione diffusa nelle campagne e realizzando veramente la antiurbanizzazione.

Comunque, proseguendo i calcoli sulla base dei mezzi attuali, se nella schematizzazione di una città si suppone questa a sviluppo regolarmente radiale e concentrico e si sostituisce al centro un anello circolare avente diametro di 1 Km. e si tracciano intorno le regolari linee isocrone, corrispondenti cioè ad una stessa distanza di tempo, si avrà che in corrispondenza dei varî mezzi di comunicazione i punti estremi dell'abitato cittadino si troveranno su cerchi concentrici aventi per raggio rispettivamente secondo i varî tipi di comunicazione: Km. 1,5 per comunicazioni pedonali, Km. 2,5

Digitized by Google

per carri e vetture, Km. 3,5 per tramvie, Km. 4,25 per autobus, Km. 6,75 per metropolitane normali o ferrovie, Km. 13 per metropolitane rapide, di Km. 17,50 per le automobili private (1).

Non considerando per ora i due estremi delle comunicazioni pedonali e di quelle per metropolitane (aventi necessariamente una sede propria) nè i casi di eccezione delle speciali vie automobilistiche, gli altri mezzi di trasporto hanno la loro sede nelle vie radiali, e la loro attivazione, resa possibile dal tracciato e dall'ampiezza delle vie stesse, tramuta in attuale quella che è la tendenza potenziale alla fabbricazione nella zona periferica servita da detti mezzi di comunicazione.

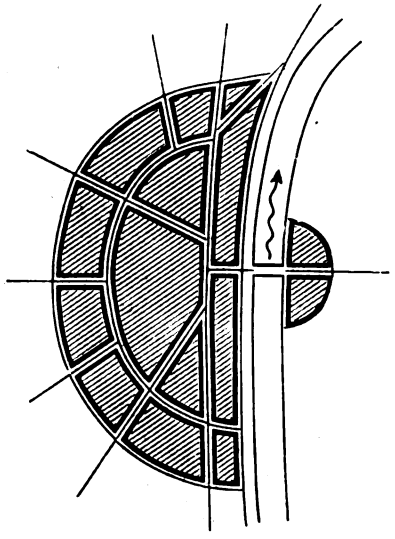


Fig. 74.
Schema dello sviluppo di Colonia.

Ma dopo questa prima funzione di pioniere dello sviluppo edilizio, quando questo si è intensificato al massimo, debbono ancora le vie essere tali da smaltire, senza congestionamenti che diminuiscano le velocità unitarie, il movimento stesso di cui esse stesse sono state cause. Per il che occorre che siano previste in rapporto a tale loro futura portata, così come nelle costruzioni idrauliche si prevedono le caratteristiche dei canali di bonifica o di irrigazione prevedendo le condizioni create dal nuovo regime delle acque e non trascurando neanche di valutare la diminuzione del « franco » del terreno. Occorre altresì che in esse sia il più possibile disciplinato il traffico promiscuo di cui son sede e che gli incontri con le vie periferiche o con le altre trasversali non rechino ingorghi e ritardi; e devesi infine considerare quale effetto perturbatore il flusso che esse recano potrà causare quando giungerà a quello che abbiamo detto il centro cinematico della città.

Quanto si è detto si è riferito, per semplificare le idee, al caso teorico della città sviluppata « a ragnatela » ed al flusso continuo di movimento. La realtà è evidentemente ben più complessa.

Talora, ad esempio, lo sviluppo da un lato della città è ostacolato o da condizioni altimetriche o da corsi d'acqua o da strettoie artificialmente create dalla fabbricazione preesistente, in modo da aumentare la resistenza, o da costituire una vera e propria contrazione. Così in Roma le alture di Monte Mario escludono opportunamente un ampio incremento fabbricativo verso N.-O. e lo sbarramento costituito dalla stazione di Trastevere al termine del Viale del Re, impedisce una diretta utilizzazione della vasta piana di Pietro Papa, che dovrebbe essere destinata a zona industriale.

(1) Alcuni autori, come il DIKANSKY, partono da questi concetti per la determinazione teorica dell'ampiezza di una città corrispondente a questo svilupparsi dei mezzi, ma considerano uno sviluppo a limiti circolari, sicchè le aree sarebbero proporzionali al quadrato dei raggi; il che è evidentemente errato, e basta uno sguardo allo schema stellare delle esterne linee isocrone (vedi l'esempio della fig. 73) per dimostrarlo.

Digitized by Google

Così in Colonia l'unico ponte sul Reno ha agito da rallentatore del movimento, e la città ampiamente sviluppatasi a linee concentriche sulla riva di sinistra, è invece rimasta quasi atrofizzata sulla destra (vedi fig. 74), nel sobborgo di Deutz. Così infine a Napoli le possibilità di sviluppo del nuovo quartiere di Fuorigrotta sono rese difficili dal necessario attraversamento in galleria della collina di Posillipo.

I criterî ora esposti nel determinare i principî della interdipendenza tra fabbricazione e mezzi di comunicazione e nel considerare le varie fasi di questa interdipendenza, stabiliscono il *carattere progressivo* del movimento stradale nelle speciali arterie per esso create, quando appunto si tratti di città progressiva. E questo deve fare molto pensare chi traccia un piano regolatore; poichè le pareti che chiudono le vie non sono elastiche e possono solo essere ampliate con le demolizioni, cioè con provvedimenti di enorme costo in perdita. Da qui nasce la necessità dello studio di un più vasto programma che, secondo le tendenze spontanee dello sviluppo cittadino, possa creare in avvenire nuovi centri sussidiari e nuovi circuiti, anzichè venire a gravare sempre più il centro esistente.

Altre considerazioni vengono incontro a queste, stabilendo il carattere quasi antitetico tra le due funzioni associate nella stessa via, cioè quella del grande traffico e quella della abitazione.

Relazione del movimento. — Si prenda come base una formula, che riannodasi ad una, in parte errata, esposta dal Mariage.

Stabilito che la carreggiata stradale debba avere una larghezza di m. 2,70 per ogni veicolo che vi transita, detto N il numero dei veicoli nell'unità di tempo (il che corrisponde alla « portata » della via considerata percorsa in un solo senso), dette L la larghezza della carreggiata, v la velocità dei veicoli, l la distanza in senso longitudinale tra un veicolo e l'altro, ove $l = l_1 + l_2$ (essendo l_1 la lunghezza di ciascun veicolo, l_2 il distacco), risulterà:

$$N = \alpha \beta \frac{L}{2{,}70} \cdot \frac{v}{l},$$

ove α e β sono due coefficienti inferiori all'unità, l'uno attinente alla discontinuità del movimento, poichè in realtà non sono uguali i distacchi, nè costante la velocità, l'altro relativo all'*attrito* che si determina sulle pareti della via, per le vetture ferme, pei pedoni che escono dalle porte e debordano dai marciapiedi, ecc.

Risulta dunque la portata direttamente proporzionale alla larghezza della via ed alla velocità; diminuisce invece con l'aumentare dei distacchi tra veicolo e veicolo.

La formula è essenzialmente dimostrativa, ed è utile solo in quanto ci mostra l'opportunità di avvicinarsi alle condizioni teoriche di velocità e di intermittenza costante, e di minima resistenza laterale attinente sia ad elementi edilizi che ad ingombri ed a rigiri nel movimento stesso. La massima efficienza risulta, in altre parole, collegata con la regolarità del movimento, e questa è da ottenere sia coi mezzi edilizi, sia con la disciplina del traffico.

Essa infatti è contenuta in due fattori della formula, cioè v ed l, o, se si vuol meglio, sui due coefficienti α e β che vi sono relativi, ed ha pertanto sulla portata un

Digitized by Google

valore preponderante. Ne risulta il principio che la *regolarità del traffico ha importanza maggiore della larghezza della strada.*

Antitesi tra la circolazione e il traffico locale. — Ora il piccolo traffico locale attinente ai quartieri di abitazione reca una delle maggiori cause di irregolarità; e brevi considerazioni lo dimostrano. La fitta serie di case, coi negozi ed i magazzini, gli ingressi alle abitazioni, i *garages* schierati nei piani terreni, ecc. recano seco occasione di soste di veicoli, di manovre per entrare od uscire dalle porte o per voltare, e ne consegue un'occupazione temporanea della sede stradale, che ne restringe la sezione e ne rende discontinuo e stentato il flusso. Si potrebbe tale fenomeno, che testè si è detto di resistenza laterale, paragonare (senza per questo giungere ad applicare la formula di Bazin) all'attrito che le pareti dei canali presentano al passaggio dell'acqua, ed ai ritardi ed ai vortici che ne conseguono. A questo va aggiunto l'ingombro derivante dai frequenti incroci con le vie trasversali, che portano ad arresti talvolta lunghissimi, a rallentamenti, a pericoli di scontri.

D'altra parte le abitazioni risultano assai disturbate dal continuo ed intenso movimento dei veicoli, pei rumori ed i pericoli che essi arrecano agli abitanti.

Suddivisione della rete di circolazione. — Si delinea dunque la opportunità di sdoppiare le due funzioni divenute antagonistiche, creando una rete di arterie di grande traffico, ben determinate come tracciato e calibrate come sezione in rapporto al movimento per ciascuna previsto, ed una trama di vie minori, relativamente tranquille, fatte per le abitazioni e per il piccolo commercio, e quindi pel movimento locale. La grande rete deve collegare i gangli principali della vita cittadina, i centri degli affari, i punti di arrivo delle comunicazioni esterne e dei rifornimenti, i nodi obbligati di passaggio; la rete secondaria deve da questi diramarsi nei singoli quartieri.

Questo concetto ritmico della città modernissima si è venuto ormai a sostituire allo schema prevalso nella seconda metà del secolo scorso, consistente in una rete di strade tutte uguali, abbastanza ampie considerate in sè, ma tutte ristrette in rapporto alle nuove condizioni di viabilità. Le città americane che hanno insistito in queste soluzioni puramente geometriche, irragionevoli e mancanti di direttive nei riguardi della viabilità, hanno dovuto ampliare le larghezze delle vie, in modo da raggiungere rapporti elevatissimi ed anti-economici nei coefficienti di proporzione tra la superficie delle strade e l'area totale dei quartieri, senza con questo evitare l'enorme congestionamento in alcune vie. Tentano ora di combatterlo con complessi ed artificiosi espedienti, quali quelli della molteplicità delle sedi stradali in senso verticale.

Il principio ora esposto dello sdoppiamento tra il grande sistema di circolazione e le comunicazioni spicciole ha sviluppo in altri temi attinenti alla viabilità.

Uno è quello che porta a stabilire nel sistema principale, ed eventualmente nei secondari, una netta suddivisione tra i varî tipi di traffico: esterno o di passaggio, da condursi in vie periferiche sì da non ingombrare l'interno dell'abitato con cui non ha rapporti; convergente verso il centro o verso i nodi principali come stazioni, porti, mercati, da raccogliersi in vie radiali o di coordinamento dei nodi suddetti; ed infine traffico locale, interno ai singoli quartieri.

Sempre più si accentua con questo il carattere della rispondenza ad un sistema di movimento ben previsto e definito, che non lascia al caso od all'arbitrio dei direttori

Digitized by Google

di società di tramvie od a quello di conducenti di camions il seguire un percorso piuttosto che un altro, ma che l'indirizza creando la gerarchia delle strade, determinando la convenienza di tempo e di comodità nel percorrerle, intervenendo, ove occorra, coi mezzi della disciplina stradale. Questo schema razionale è analogo a quello che si attua nelle bonifiche idrauliche in cui i canali per le acque esterne sono ben distinti dai collettori delle interne: quelli confinati alla periferia, questi posti nelle zone più depresse, isolate; questi e quelli proporzionati per sezione e per tracciato alle portate di piena previste ed a tutto il piano stabilito per convogliare le acque e prosciugare i terreni.

Nei paesi e nelle piccole città la detta schematizzazione diviene embrionale, ma non per questo va esclusa. Sempre necessaria è la via esterna di traffico, ma specialmente quando la borgata o la cittadina si trova su di una via di grande comunicazione, come avviene, ad esempio, nei Castelli romani sulla Via Appia. La via centrifuga ordinariamente si riduce alla congiungente con la stazione ferroviaria, intorno alla quale sempre finisce, appunto a causa delle comunicazioni, a crearsi un centro secondario.

Nelle grandi città evidentemente lo schema è vario e complesso. Il tipo più regolare si ha nelle città aventi lo sviluppo geometrico che si è detto «a ragnatela», nelle quali il traffico di passaggio rispetto le singole aree circolari interne si svolge nelle linee periferiche ad anello senza traversare il nucleo centrale, e le comunicazioni centrifughe e centripete vanno secondo le linee radiali, spesso arrestate ad alcuno degli anelli suddetti.

È quasi superfluo l'avvertire che a presiedere a queste suddivisioni non basta il criterio geometrico, ma occorre la chiara e lungimirante visione di quello che è, e di quello che sarà, il movimento effettivo della città, accompagnata dalla comprensione del coefficiente di convenienza a percorrere una via piuttosto che un'altra; poichè anche la disciplina del traffico difficilmente riesce ad imporsi se è artificiosa e se obbliga i veicoli a percorsi lunghi ed inutili.

Riprendiamo, ad esempio, lo schema della ragnatela, e supponiamo che le vie radiali non si arrestino ad un anello di diametro non molto grande, ma proseguano nell'interno del nucleo fino a congiungersi con le vie radiali opposte. Evidentemente nessuno potrà obbligare i conducenti di vetture a seguire la periferia anzichè il percorso diametrale, ed il nucleo risulterà congestionato ed il disordine riprenderà il suo dominio, come avverrebbe in una piazza all'incontro di più vie se la circolazione rotatoria non venisse imposta. Senonchè in questo caso basta una guardia per dare ordine al traffico, mentre che in quello, tanto più vasto, la sorveglianza risulterebbe inefficace.

Per questo dunque le arterie di attraversamento, se esistono o se debbonsi per altre ragioni creare, debbono (come meglio si tratterà in seguito) essere tali da non avere assoluta e rapida continuità, e da rappresentare una resistenza anzichè una diretta comunicazione.

Se poi in questo schema della ragnatela consideriamo non più gli anelli vicini al centro, ma le linee periferiche amplissime e lontane, ci accorgeremo che potranno essere efficienti allo scopo della suddivisione del traffico solo quelle che precisamente congiungono alcuni nodi principali, siano essi centri del movimento volto verso l'esterno ovvero punti principali di singoli quartieri che tra loro vanno collegati. Ma se queste condizioni non si verificano, i grandi viali esteriori (come, ad esempio,

Digitized by Google

avviene a Milano pei viali delle regioni) rimangono deserti. Nessuna continuità di comunicazioni esiste in senso periferico, altro che se fa capo ai percorsi utili suindicati, e troppo grande diviene la diversità di lunghezza con circuiti più intensi perchè si determini la equazione della convenienza.

Suddivisioni e disciplina del traffico. — L'altra suddivisione, di diverso ordine, che deriva dai principî sovraesposti, si è quella di dare a ciascun mezzo di comunicazione la sede propria, rispondente al tipo di veicoli ed alle caratteristiche di velocità e di impianto opportuno. Vige questo concetto nelle ferrovie, nelle tramvie suburbane, nelle metropolitane, nelle vie automobilistiche; tende sempre più ad affermarsi anche in relazione agli altri mezzi di trasporto pur nell'interno delle città; e corrisponde ai concetti testè affermati volti a rendere regolare il movimento mediante l'adozione di una velocità unica e l'abolizione dei ritardi e delle brusche interruzioni che sono inevitabile conseguenza del traffico promiscuo e della confusione tra vie di movimento e vie di abitazione.

In due modi diversi può raggiungersi lo scopo: o con larghe vie aventi la carreggiata divisa trasversalmente in diverse carreggiate minori, talune pel traffico lento, altre per quello rapido, talune per le tramvie, altre eventualmente adibite a galoppatoio; ovvero con l'adibire diverse vie per diversi mezzi di viabilità: dando totalmente o parzialmente sede propria alle tramvie, stabilendo che il passaggio dei camions contenenti merci possa avvenire solo per alcune strade e sia escluso da altre, limitando analogamente il transito delle biciclette, talvolta perfino assegnando talune vie al passaggio dei soli pedoni ed escludendo ogni veicolo. Talvolta tutto questo avviene in certe ore della giornata e non in altre, come, ad esempio, nella Rambla di Barcellona ove il transito dei veicoli è vietato nel tempo del passeggio pedonale.

Siamo con questo nel tema della disciplina del traffico, che negli ultimi anni si è venuto mirabilmente sviluppando e perfezionando, sì da portare validissimo aiuto all'edilizia nell'assetto delle comunicazioni urbane. Se in esso all'ordine dei provvedimenti suindicati si aggiunga quello che si riferisce al verso, alla « mano », secondo cui vanno percorse alcune vie, al modo di traversare piazze ed incontri, alle localizzazioni delle soste dei veicoli, ecc., si avranno i termini di una complessa organizzazione da cui la regolarizzazione del movimento urbano trae la più possibile efficienza anche da schemi e spazi inadatti quali sono quelli di vecchie città (1).

---

(1) Cfr. su questo tema: M. DIKANSKY, *La ville moderne*, Parigi 1927.

A conclusione del suo maggior capitolo, sulla *Circolazione*, egli così riassume le principali misure da prendere per la regolarizzazione e la disciplina del traffico:

1° *Garages* sotterranei per gli automezzi;

2° Passaggi trasversali o sotterranei, o aerei al disopra delle vie;

3° Trasporto di merci durante la notte per mezzo dei trams o delle ferrovie metropolitane;

4° Soppressione completa dei veicoli lenti;

5° Regolarizzazione della circolazione mediante vie percorse in senso unico e sistema rotatorio nelle piazze e negli incroci;

6° Abbandono degli automobili privati fuori di un settore del centro più denso, ove non esisterà che il trasporto in comune;

7° Vie totalmente senza veicoli, lasciate ai pedoni;

8° Vie totalmente date ai veicoli, ove il passaggio dei pedoni può farsi solo su passaggi aerei e sotterranei.

Digitized by Google

Anche è affine a questo tema l'assegnazione e la distribuzione dei pubblici mezzi di trasporto nelle varie zone e nelle varie vie. Interessante in tal campo è l'esperimento che si sta compiendo in Roma, ove la rete tramviaria fa capo ad un grande anello passante pei Lungotevere, per la cerchia delle mura urbane e per tronchi di raccordo, ma è esclusa da tutto il nucleo centrale, servito esclusivamente dagli autobus, mossi a forte velocità. I primi risultati sono urbanisticamente felici, perchè ne risultano assai sgombrate le vie centrali e diminuito il congestionamento, essendo il percorso degli autobus più agile di quello delle tramvie, più suscettibile di spostamenti e sdoppiamenti. Solo si avverte che troppo vasto è l'anello tramviario, specialmente là ove traversa le zone della Passeggiata Archeologica, morte pel traffico; e alquanto gravi appaiono le conseguenze economiche per il forte costo dell'esercizio degli autobus. Per il che non è improbabile che l'esperimento preluda ad impianti di mezzi più ampî ed efficienti, pei quali già son maturi gli studi, cioè quelli di una metropolitana sotterranea (1).

Naturalmente in questo caso, come in quasi tutti quelli che si presentano nella realtà, il problema interferisce con quelli della sistemazione e dell'adattamento dei vecchi centri e dei loro rapporti coi nuovi quartieri.

Schemi geometrici. — Riportando ora la questione nel campo edilizio, sarà da considerare dapprima gli schemi-tipo di questi sistemi cinematici, poi i singoli elementi, che sono quasi gli organi di un grande impianto meccanico.

In quanto la rete delle grandi comunicazioni coincide con la rete delle vie (non contemplando cioè i mezzi di esclusiva sede propria indipendente dal resto), questa si riporta alle concezioni geometriche ben note, di cui le più caratteristiche sono quelle della città a ragnatela con sviluppo concentrico, e della città a scacchiera, con vie rette intersecantisi ad angolo retto (di cui vedemmo nelle città greche e romane i prototipi). Esempi della prima: Vienna, Mosca, Amsterdam, in parte Parigi e Colonia. Esempi della seconda: Torino, Mannheim, quasi tutte le città americane, ove talvolta il sistema arriva all'estrema applicazione di vie indefinite lunghe, come a New York, molti chilometri.

Senza entrare per ora negli altri problemi di indole estetica od igienica e senza parlare delle tante difficoltà dell'adattamento di così rigidi tipi alla varietà planimetrica ed altimetrica della regione occupata (2), nei riguardi del movimento appare non soddisfacente l'applicazione integrale del primo tipo, che accentua la conformazione monocentrica, o del secondo che la esclude.

Nello schema a ragnatela, cara a taluni moderni teorici, come il Wolf, il carattere progressivo della vita e del movimento cittadino è destinato a sovraccaricare sempre più le zone centrali, pure se in tempo debito l'adozione di larghe vie anulari sul tipo

---

(1) Nella grandissima maggioranza dei casi l'esercizio degli autobus, per la loro scarsa potenzialità, o quello delle metropolitane per l'enorme costo d'impianto sono lontani da un reddito industriale e debbono intervenire contributi statali e comunali in funzione dell'interesse cittadino: temi codesti gravissimi, ma che escono dalla presente trattazione.

(2) Ad es., in San Francisco la cristallizzazione rettangolare è così assurdamente applicata ad una conformazione altimetrica collinosa, da costringere le vie rettilinee ad arrampicarsi con enormi pendenze in alcuni tratti, che richieggono scalinate per pedoni e funicolari pei tramways.

Digitized by Google

del Ring di Vienna, ha ben provveduto a convogliare le comunicazioni di attraversamento senza intaccare il nucleo centrale, ed anche risultano in tale schema assai artificiose le comunicazioni tra i nodi esteriori, come stazioni, porti, mercati. Nella città a scacchiera il centro urbanistico finisce a formarsi nel modo più irrazionale nei riguardi geometrici ed in quelli delle comunicazioni, come è avvenuto a New York, imbottigliata tra le sponde dell'Hudson e dell'East-River; e lo schema risulta inadatto sia a secondare questa tendenza, sia a costituire varî nodi di concentrazione successivi, che mal si riesce a collegare tra loro. La diretta unione dei punti essenziali del traffico mediante le ampie vie della rete primaria si ottiene assai male con questa disposizione, che obbliga ordinariamente a seguire due cateti anzichè la diagonale e reca risvolti bruschi ad angolo, incontri frequentissimi con vie normali assolutamente contrari alla regolarità del movimento. Quando a questo si è voluto provvedere inserendo nello schema vie oblique, come a Washington ed a Filadelfia, si è avuto un sistema ibrido, male adattato specialmente negli innesti con le due direzioni fondamentali.

Il sistema a ragnatela rappresenta la polarizzazione della vita edilizia e cinematica di una città, che pur in un lontano avvenire non riuscirà più a liberarsi da un programma inesorabile, facente capo ad un centro che non potrà più mutarsi. Il sistema a scacchiera rappresenta la mancanza di un programma, nel prolungarsi indefinito di strade rettilinee, nell'aggiunta di quartieri schierati l'uno di seguito all'altro, senza possibilità di un vero ritmo. Ben più complesse sono, nello spazio e nel tempo, le esigenze e le possibilità dello sviluppo urbano e suburbano per poterle costringere in così rigidi schemi, su scheletri così definiti.

Molto più razionali, anche se a prima vista non sembri, sono pertanto le forme di città a sistema misto: la mezza ragnatela in luogo di quella intera (come a Colonia), l'associazione di varî schemi a scacchiera (come a Londra, a Barcellona, a Trieste), la disposizione poligonale o stellare della rete maestra, tale da congiungere nel modo più diretto i nodi principali, come nei tanti esempi suaccennati di città cinquecentesche o seicentesche (Roma, Versailles, Karlsruhe), il cui schema è ora superato dalle esigenze moderne nei riguardi dell'ampiezza, ma non della logica tessitura.

Disposizione e collegamento dei nodi. — Se però la rete della grande circolazione va studiata in relazione ai nodi principali, occorre reciprocamente che nell'impianto di una città nuova questi nodi siano opportunamente collocati, coordinandoli alle possibilità di movimento ed alle condizioni dei circuiti che essi determinano. Ciò vale specialmente per la zona industriale, pei mercati principali di rifornimento, per le stazioni ferroviarie.

Officine e mercati vanno disposti alla periferia per modo che le merci vi giungano dall'esterno per le vie regionali o per le arterie di arroccamento, pei binari di servizio posti in collegamento del sistema ferroviario, ma anche in modo che le comunicazioni col resto della città siano facili e dirette.

Quanto alle stazioni, occorre distinguere quelle pel servizio delle merci, che è opportuno siano molte nelle zone periferiche, congiunte tra loro anularmente e congiunte con la principale stazione di arrivo e di smistamento delle merci stesse, in modo da rappresentare altrettanti centri di distribuzione e di rifornimento nei varî quartieri esteriori.

Digitized by Google

Per le stazioni viaggiatori si avanzano diverse esigenze tra loro contrastanti. La più opportuna e comoda posizione sarebbe quella di una stazione unica non troppo lontana dai punti più centrali della città; ma, a meno che il percorso ferroviario non sia, come a Genova, completamente sotterraneo nell'ultimo suo tronco, ostano a questo gli inconvenienti gravissimi dati dalle interruzioni alle comunicazioni cittadine costituite dalla ferrovia attraversante. Anche, del resto, l'esercizio ferroviario trova un grave ingorgo nella disposizione di stazione di testa, anzichè di transito, che la penetrazione in città porta seco.

Si impone pertanto ordinariamente la posizione eccentrica di una o più stazioni, servite a lor volta da estesi parchi ferroviari ancor più lontani; e rimane sempre la difficoltà, che talvolta da inconveniente può trasformarsi in vantaggio, dell'ostacolo costituito dalla rete ferroviaria da quel lato allo sviluppo cittadino al di là di dette stazioni. Solo il sottosuolo può in tali casi venire in sussidio delle vie sopra terra, sia col sistema testè indicato del tracciato sotterraneo della ferrovia, sia con le metropolitane che, a quella allacciandosi, si diramano rapidamente dalle stazioni per tutta la città.

Tali difficoltà inducono a coordinare l'accesso e la posizione delle stazioni di tutte le varie linee ferroviarie, principali o secondarie, che giungono alla città, anche in questo sostituendo l'ordine al criterio individualistico. Le ferrovie o le tramvie suburbane opportunamente vanno portate nel loro ultimo tratto « in fregio » alle linee ferroviarie maggiori in modo da costituire unico fascio, senza moltiplicare attraversamenti di vie mediante soprapassaggi o sottopassaggi (i passaggi a livelli dovrebbero essere sistematicamente aboliti) e senza smembrare inutilmente quartieri ed isolati.

Questo concetto della massima efficienza di ciascun sistema di comunicazione e delle minime interferenze con gli altri ci riporta al principio della suddivisione che dia sede adatta ed indipendente ai varî tipi di traffico.

Sdoppiamento e coordinamento dei sistemi. — Già si è accennato ai viali multipli suddivisi in tante vie parallele, destinate a diverso traffico: tramvie, automobili, traffico pesante, eventualmente velocipedi e cavalli da sella; ovvero alle disposizioni di polizia stradale che ottengono lo stesso scopo valendosi di vie esistenti adibite ciascuna ad una speciale categoria dei mezzi di viabilità. Ma le applicazioni più complete sono quelle delle tramvie o delle ferrovie metropolitane in sede indipendente dalle vie cittadine, in elevato o, nei casi più frequenti, in galleria.

Per le tramvie la soluzione più comune è che il passaggio in galleria comprenda non tutto il percorso, ma alcuni tronchi, ad esempio nell'attraversamento del nucleo centrale cittadino, ove sempre più si cerca di allontanarle dalle vie. Possono in questi casi trovarsi immediatamente al disotto delle vie esistenti ad una profondità da m. 4,50 a 5, seguendo cioè una rete di vie sotterranee rispondenti alle principali arterie sopra terra, e le difficoltà maggiori consistono in questi casi nel trovare il punto più adatto, profittando di piazze o giardini esistenti, in cui svolgere le rampe di discesa, od a piano inclinato o ad elica, a cui è necessario uno sviluppo intorno ai 100 metri. Ovvero si può profittare delle condizioni altimetriche del terreno e condurre le dette gallerie sotto le colline, come avviene, ad esempio, a Genova.

Per le ferrovie metropolitane le cose sono essenzialmente diverse, perchè la condizione di una forte velocità non consente loro pendenze superiori al 2 °/₀ e richiede

Digitized by Google

curve amplissime, il che non si adatta ordinariamente al tracciato delle vie esistenti; occorre allora discendere a profondità molto maggiori di quelle testè considerate, penetrando negli strati sottostanti alle fondazioni delle case e, quando occorra, traversando i fiumi al disotto del loro letto.

Senza entrare nei particolari tecnici ed economici dell'attuazione delle metropolitane (1), basti qui accennare che raramente la spesa d'impianto si rende redditizia per città che abbiano popolazione inferiore ad un milione di abitanti e che quindi non possano assicurare un movimento molto intenso.

Duplice può essere lo scopo delle metropolitane, come, del resto, in scala assai minore, degli altri mezzi meccanici di trasporto. L'uno può essere quello di sgombrare le vie cittadine nei nuclei interni troppo congestionati; l'altro quello di servire le zone eccentriche recando il movimento alla periferia e contribuendo così allo sviluppo della città all'esterno. Evidentemente a questi due scopi rispondono tipi diversi di tracciato, che nel secondo caso deve estendersi notevolmente al di fuori della cerchia della città.

Talvolta i varî scopi sono uniti e graduati in un complesso sistema. Parigi ha una rete completa in cui in modo analogo a quello indicato nella suddivisione del traffico nelle vie, si hanno cinture periferiche, linee radiali rapide, linee minori pel traffico locale intermedie tra il tipo della metro e quello della tramvia. A New York la Subway ha due linee ben distinte, ciascuna a doppio binario, una di treni omnibus con fermate ogni 500 m., l'altra di treni diretti con velocità intorno ai 50 Km. l'ora pel servizio delle zone lontane; ed essendo i treni composti di 8 vetture di 15 m. di lunghezza, contenenti 1200 posti, e succedendosi a distanza di meno di un minuto nelle ore di piena in una delle linee, alquanto meno nell'altra, ne risulta che complessivamente possono essere trasportati oltre 300.000 viaggiatori all'ora.

Necessità di dati statistici e di studio scientifico delle sorgenti e dell'andamento del traffico. — Questi argomenti fanno parte, del resto, del ben più vasto tema dei servizi del grande traffico esteriore od interno; del quale tema possono qui appena accennarsi come particolari argomenti quelli del funzionamento e delle condizioni economiche di costo e di esercizio delle ferrovie, delle metropolitane sotterranee od aeree, delle tramvie, degli autobus, dei battelli sui canali, ecc.

Qui solo può questa trattazione sui trasporti e sulle correnti della circolazione ribadire i concetti della necessità di uno stretto coordinamento tra i varî mezzi, nonchè di uno studio regolare, per mezzo delle statistiche, sulla entità del traffico attuale o prevedibile.

Troppo ancora in questo campo domina l'empirismo. Una precisa determinazione, prolungata per lunghi periodi, della entità del traffico, della frequenza specifica delle singole strade (nella quale determinazione potrebbe il cinematografo rendere utili servigi), permetterebbe di determinare le portate a cui debbono corrispondere le sezioni; ma, più genericamente, darebbe modo di stabilire, cogliendo, ad esempio, le occasioni

(1) Su questo tema, specialmente nei riguardi economici, vedi G. TIAN, *Le ferrovie metropolitane all'estero* (*Annali della Soc. Ing. e Arch. italiani*, giugno 1918); U. VALLECCHI, *Limiti di convenienza economica delle ferrovie metropolitane* (*L'Ingegnere*, dicembre 1930).

Digitized by Google

di parziali interruzioni in alcune vie, le leggi secondo cui il traffico di vario tipo si determina e si muove: quali le relazioni con le entità fabbricative e coi centri industriali, quale il « bacino imbrifero » che raccoglie, quali le influenze reciproche con altri bacini e con altre correnti circolatorie (1). Anche permetterebbero di stabilire il carattere di discontinuità che spesso il movimento presenta, determinando (come negli impianti di energia elettrica) le « punte » dei diagrammi corrispondenti alle ore di massima intensità, a cui pur debbono i mezzi e le sedi esser preparate. E molti dati imprevisti si troverebbero avere influenza su questo andamento discontinuo, come, ad esempio, quelli degli orari di lavoro per gli uffici pubblici o privati e per gli stabilimenti industriali.

Queste ricerche sono in altre nazioni abbastanza regolarmente avviate; da noi sono appena embrionali. Un bel tema per l'Istituto urbanistico italiano recentemente sorto può essere quello di promuoverle e di coordinarle.

Condizioni delle vie. — A questo movimento cittadino debbono le vie dare adatta sede, ed i loro elementi di espansione e d'innesto rappresentare organi rispondenti; e le condizioni relative si ripercuotono, per quanto si è detto, sul traffico generale. Previsto questo in modo razionale (2), il tracciato e la portata debbono corrispondervi, mentre altrove debbono volutamente essere limitati per modo da dosare il traffico stesso ed impedire che si costituiscano correnti non disciplinate che altererebbero il sistema; e se questo vale per le vie nuove, per le esistenti presentasi il problema inverso, cioè distribuire o deviare il traffico per modo che corrisponda il più possibile alle caratteristiche attuali.

Occorre a questo punto riprendere la formula che si è posta per determinare la entità del traffico in una via:

$$N = \alpha\,\beta\,\frac{L}{2{,}70}\cdot\frac{v}{l},$$

ove $l = l_1 + l_2$.

La larghezza della carreggiata stradale risulta proporzionale al numero dei veicoli che possono schierarsi di fronte, seguendo un modulo di m. 2,70 per ciascun veicolo. Quanto alla parte della formula che proporziona la portata direttamente alla velocità, inversamente alla distanza longitudinale tra veicolo e veicolo, essa è, come si è detto, genericamente dimostrativa, per provarci la necessità della regolarità del movimento, che assume la massima importanza appunto perchè si riflette su due elementi della formula, che tra loro risultano direttamente legati.

Considerando infatti il distacco l_2 tra veicolo e veicolo, è evidente che allorquando è di notevole ampiezza media, cioè la strada è ancor lontana dalla saturazione, esso

---

(1) Studi interessanti in questo ordine di ricerche sono quelli dell'HENARD, del MARIAGE, del REY per Parigi, del GOODRICH, del LEWIS, del WHITTEN per le città americane; alcuni dei quali sono riassunti e sviluppati in un pregevole articolo di C. CHIODI, *Lo studio dei problemi del traffico stradale urbano* (*Politecnico*, XI, 1930).

(2) La frequenza specifica nelle singole vie spesso si rende graficamente evidente in modo schematico disegnando nella rete linee che abbiano spessore proporzionale alla intensità del traffico, valutata ordinariamente nel numero di veicoli transitanti nell'unità di tempo, ovvero nel numero dei viaggiatori trasportati da un servizio di comunicazioni (vedi es. alla fig. 75).

Digitized by Google

costituisce un margine che rimedia alle discontinuità e ristabilisce una relativa costanza e regolarità nella velocità normale del flusso, permettendo ai veicoli più rapidi di sorpassare i più lenti passando loro di lato. Quando invece l_2 è piccolo e di conseguenza le file sono serrate, avviene che le interruzioni ed i ritardi di un solo veicolo sono ripercossi in tutta la colonna che lo segue e la velocità collettiva diminuisce. Così fino ad un certo limite la via è suscettibile di un aumento di portata; oltre quel limite

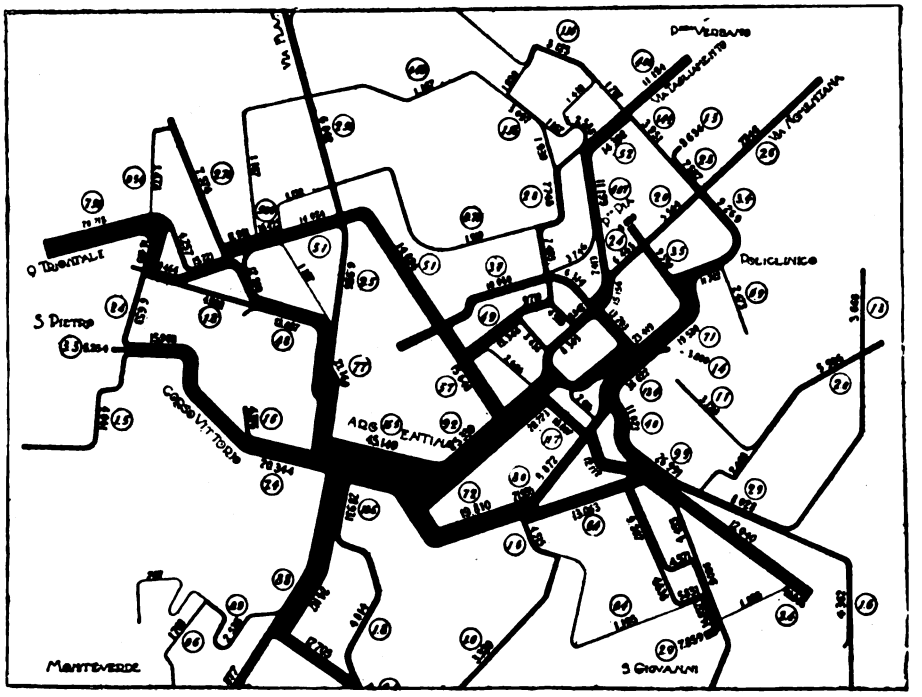


Fig. 75. — Schema dimostrativo della frequenza specifica nelle linee del sistema tramviario esistente in Roma alla fine del 1929 (base agli studi pel sistema di autobus che lo ha sostituito nelle zone centrali e per le proposte di nuova metropolitana).

la diminuzione di l produce una diminuzione di v, che annulla i vantaggi derivati dall'« aumento di pressione »; poi il congestionamento porta a tale ritardo che la portata diminuisce. E se il fenomeno si esprimesse con diagramma, si vedrebbe una linea dapprima ascendente in rispondenza all'addensarsi dei veicoli, poi orizzontale, poi discendente.

Ogni via ha quindi un *limite di saturazione*, che può notevolmente elevarsi mediante la disciplina del traffico, ma che rimane a stabilire un massimo di potenzialità. Oltre a quello, non v'è che l'attivazione di vie succursali, sia pure più lunghe e di maggior resistenza intrinseca della via principale, sì che entrano in funzione al limite di questa.

Riportando ora lo studio nel campo edilizio, si richiede di mantenere la regolarità del « vaso », a cui deve corrispondere la regolarità del flusso. Pertanto occorre escludere qualunque causa che crei il fenomeno della « vena contratta », cioè il restringimento di sezione, o quello del « colpo d'ariete », cioè i bruschi arresti di tutta la colonna di vetture. Il primo si ha talvolta per ragioni edilizie, come case o portici o monumenti

Digitized by Google

isolati che chiudano in brevi tratti la via, sicchè può bastare un modestissimo provvedimento di demolizione parziale per ridare a questa la sua piena efficienza; ovvero per la sosta laterale dei veicoli, la quale pertanto in una via ben ordinata deve confinarsi in speciali sedi non ingombranti. Gli arresti irregolarmente alterni dei veicoli si hanno presso le fermate obbligate di tramvie e di autobus, e soprattutto negli incroci delle vie.

Così si delinea il tipo razionale della grande via moderna di circolazione: larghezza proporzionata per gradi modulari al numero di veicoli di fronte che debbono transitarvi, sdoppiamento in senso longitudinale, per quanto è possibile, tra i percorsi di veicoli di vario tipo; sezione costante, ma ampliata periodicamente da piazzette o da larghi laterali per le stazioni fisse o per le fermate accidentali dei veicoli; incroci con altre vie di grande traffico assai radi, ordinariamente a distanze non minori di 500 m.; conformazione di detti incroci che, aiutata dalla disciplina del traffico, renda minima la congestione inevitabile che essi recano.

Sezioni delle vie. — Quanto alle larghezze ed altre condizioni intrinseche delle vie, basti qui fornire, prescindendo dalle altre condizioni relative alla aereazione ed alla insolazione delle case, od alla finanza pubblica e privata, di cui si è testè discorso, alcuni dati circa le vie di grande traffico. Quando esse debbono contenere una linea tramviaria a doppio binario, occorre che la larghezza totale non sia inferiore a m. 26; quando la detta linea è in sede propria, collocata sull'asse, e lascia due distinte carreggiate a destra ed a sinistra, la larghezza necessaria raggiunge i m. 40. Il tracciato deve essere in tali casi rettilineo od aver curve di raggio non inferiore a 100 m. La pendenza è bene che non superi il 3 %. L'ampiezza dei marciapiedi si valuta sulla base di un sesto della larghezza totale (1).

Queste dimensioni ora indicate aumentano talvolta nei grandi viali, quando, come sul Boulevard des Champs Élisées a Parigi, la carreggiata è divisa in molte sezioni pel diverso tipo di traffico, o quando interviene il concetto di grandezza come nel Ring di Vienna e nell'Unter den Linden di Berlino, che superano i 60 metri, o quando il viale è un elemento di un grande giardino a fascia, come nel Cours du Midi a Lione, largo 125 m., ecc. Diminuiscono invece molto nelle vie secondarie. Ivi può il tracciato essere molto meno rigido, adattandosi mediante curve alla giacitura del terreno, e la sezione stradale potrà essere assai ridotta. Tuttavia finchè v'è possibilità che la via sia percorsa da una linea tramviaria, è bene che questa possa muoversi con raggi di curvatura non inferiori ai 25 m., e che inoltre la via abbia sezione non minore di 15 m., pendenza non superiore al 5 %.

Per le vie che sono quasi soltanto di abitazione, distaccate dalla grande circolazione e fatte solo per il piccolo movimento locale, è bene, per mantenere appunto il ritmo indicato, che la larghezza non superi m. 14-16 nelle vie dei quartieri intensivi di città, ove non è desiderabile che l'altezza dei fabbricati si elevi oltre 20-24 m.; ancora minori possono tenersi nelle piccole città, ove l'altezza media degli edifici non supera i quattro piani, compreso il terreno, ovvero nei quartieri di costruzione estensiva

(1) Più precise determinazioni corredate da pratici esempi grafici potranno su questo tema trovarsi nei trattati citati dello STÜBBEN, del REY, del JOYANT, del GIOVANNONI.

Digitized by Google

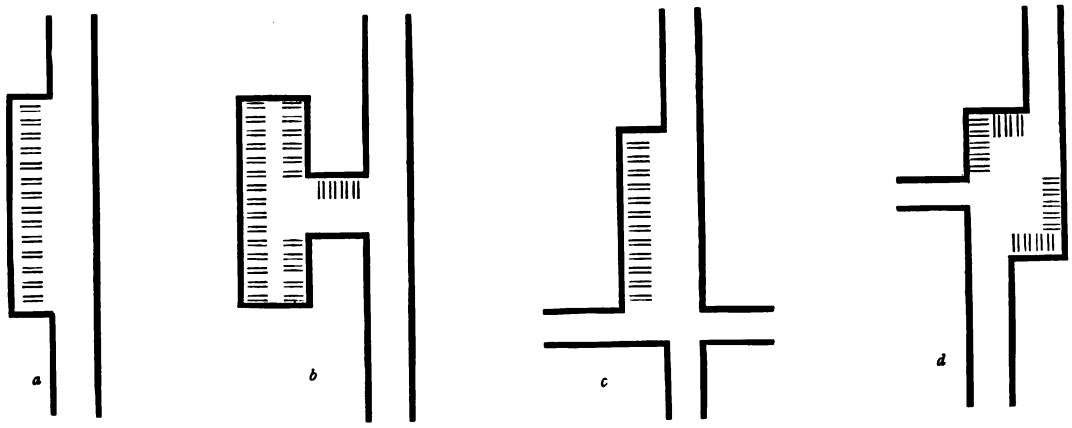


Fig. 76 *a*, *b*, *c*, *d*. — Larghi laterali alle vie.

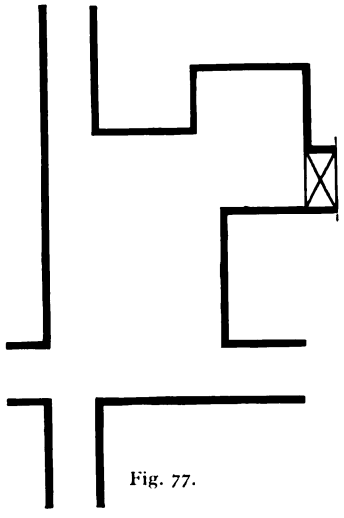


Fig. 77.

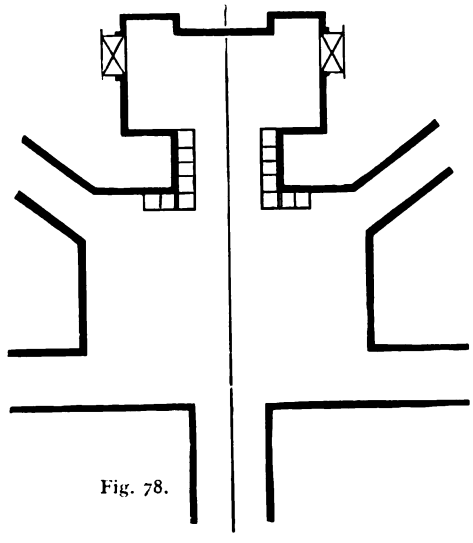


Fig. 78.

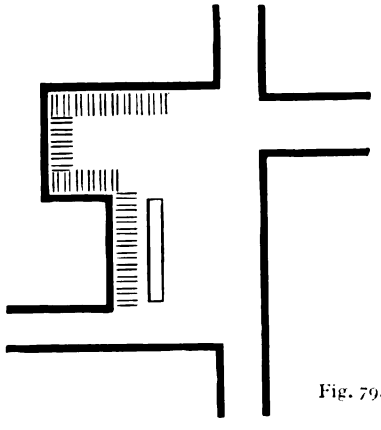


Fig. 79.

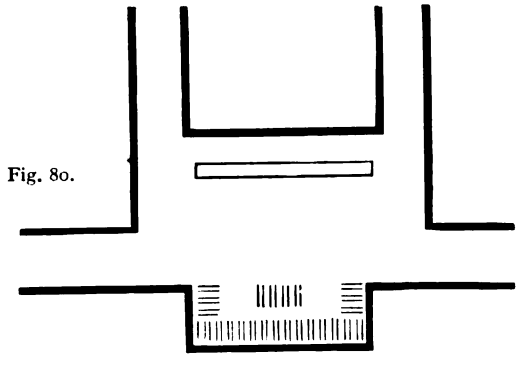


Fig. 80.

Esempi di rientranze o di piazzette sussidiarie innestate sulle piazze o sulle vie per la sosta dei veicoli, il mercato, ecc.

PIAZZETTE CONNESSE CON LE PIAZZE MAGGIORI

Digitized by Google

(villini o casette a schiera). In questi anzi spesso si adottano larghezze di 8 m., richiedendo però che i singoli edifici siano distaccati di 3-4 dal filo stradale, sia per lasciar respiro alla fabbricazione, sia per consentire mediante espropri di poco conto di tali zone anteriori libere un eventuale ampliamento della sezione stradale.

Incontri e piazze di espansione e di movimento. — Quanto a quegli elementi essenziali e delicatissimi che sono gli innesti e gli incroci stradali, occorrerà esaminare taluni casi tipici.

Il primo è quello dell'unione ad Y, cioè della confluenza di due vie in una. La portata della via principale dovrebbe in tal caso essere la somma delle due portate confluenti e la relativa sezione all'incirca doppia. E sarebbe anche opportuno per facilitare le condizioni dell'incontro dei veicoli che ivi fosse creato un largo alquanto maggiore (vedi fig. 81).

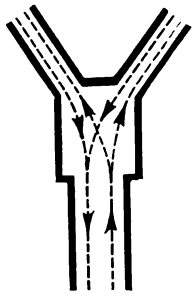


Fig. 81.
Innesto di vie ad Y.

L'altro caso tipico si riferisce al crocevia formato da due strade incontrantisi ad angolo retto.

Il Sitte, lo Stübben, l'Hénard hanno calcolato che tal caso del crocevia non è affatto il più favorevole perchè il numero degli incontri dei veicoli procedenti in vario senso è maggiore che nel caso, apparentemente meno favorevole, di due vie sfalsate che incontrino una via continua in due punti diversi, sdoppiando cioè le intersezioni; ed il Sitte ha recato questo calcolo a base della sua teoria dei tracciati delle vie.

La cosa aveva, ed ha, una base di verità finchè non si tratti di città a circolazione intensa in cui è stata istituita la disciplina del traffico, sì che nei crocevia sono obbligatorî o la traversata alterna, ovvero il percorso rotatorio. In questi casi invece il crocevia riprende i suoi vantaggi assoluti, tanto più in quanto lo sdoppiamento obbliga a moltiplicare i punti di manovra e gli incontri, che nelle vie di traffico rapido occorre che siano il più distanziati possibile.

In ogni modo sia nel caso primo che nel secondo le condizioni vanno molto migliorate se nell'innesto si crea un largo o mediante smussi negli angoli, o, meglio ancora, mediante rientranze costituenti vere piazzette (come nelle figure 84 e 85), le quali dànno il modo di slargare il fitto nodo creato dalle varie traiettorie intersecantisi; permettono ai conducenti dei veicoli che vengono per una via la visibilità dei veicoli che percorrono le altre, forniscono lo spazio sufficiente per istituire il percorso rotatorio (vedi fig. 84), che è ormai la norma vigente pel traffico nelle convergenze di vie di grande movimento, e, nei casi in cui la circolazione è disciplinata da un agente con la regola del passaggio alterno, consente zone di momentanea stazione laterale per l'attesa con minore ingombro della sede stradale.

Altro caso caratteristico si è quello di una via secondaria che incontra la via principale secondo un angolo diverso dal retto.

Occorre allora evitare gli angoli acuti, di cui sono ovvî gli inconvenienti, mediante uno dei tre mezzi indicati nelle figure 93 *a*, *b*, *c*, disposti secondo la graduale efficacia, o il semplice smusso, o lo smusso con un largo dalla parte opposta, o la curvatura della strada secondaria nell'ultimo tratto in modo da recarla ad un incontro normale.

Digitized by Google

Quest'ultima soluzione ci conduce a ricordare ciò che anche precedentemente è stato affermato: che cioè è da evitare, per quanto possibile, che gli incontri di vie secondarie con un'arteria principale avvengano secondo angoli diversi dal retto.

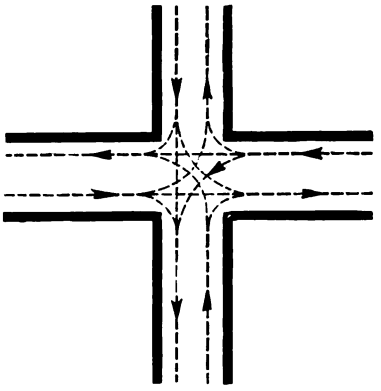


Fig. 82. — Incontro a crocevia (con l'indicazione dei percorsi e degli incroci dei veicoli).

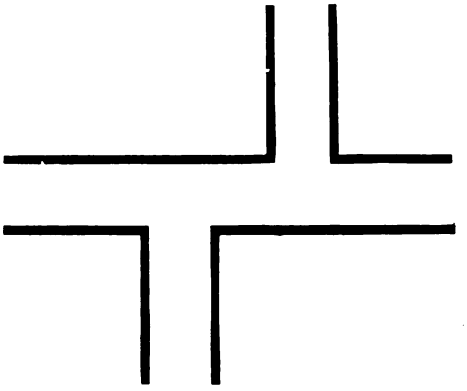


Fig. 83. — Innesti di vie trasversali sfalsate rispetto la principale.

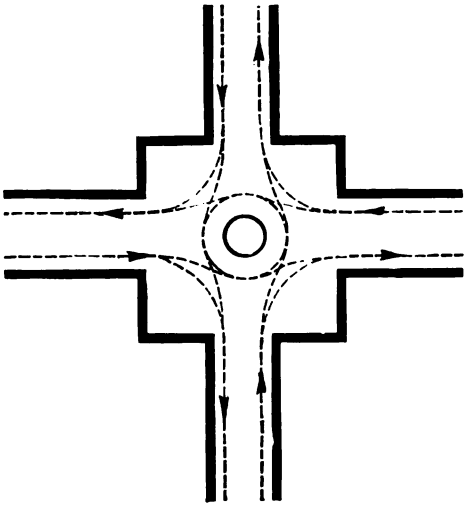


Fig. 84. — Crocevia con piazzetta (e con percorso rotatorio dei veicoli).

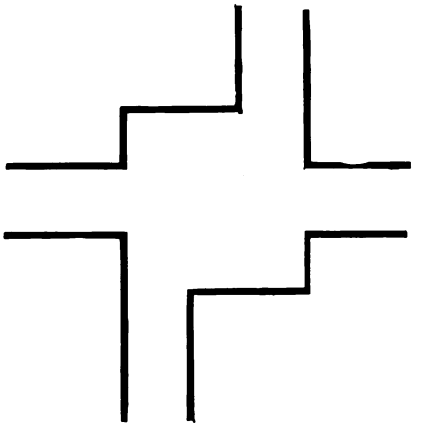


Fig. 85. — Innesto a sfalsamento con piazzetta nell'incontro.

INNESTI E CROCEVIA AD ANGOLO RETTO

Quando questo sembrerebbe richiesto dalla intersezione di detta arteria con una completa trama di città obliquamente orientata rispetto di essa, è opportuno che un mutamento di fronte avvenga, piuttosto che mantenere la successione di innesti di fortuna ad angoli diversi dal retto. Vedi l'esempio della fig. 92 e gli altri rispondenti ad applicazioni concrete in Roma (fig. 112), Brünn (fig. 111), Darmstadt (fig. 109), Napoli (fig. 143), Pisa (fig. 146), ecc. Contrapposte a queste soluzioni, felici nei riguardi della viabilità come in quelli dell'estetica e della regolare distribuzione utile dei lotti,

Digitized by Google

sono altre numerosissime in cui banali serie regolari di vie a scacchiera sono tagliate obliquamente da un'arteria senza alcuna preoccupazione degli incontri. Così a New York (fig. 101), a Filadelfia, a Barcellona (fig. 102).

Nei casi più complessi di incontri multipli o di innesti irregolari valgono in generale le due norme, che già sono state applicate nei più semplici casi precedenti; cioè

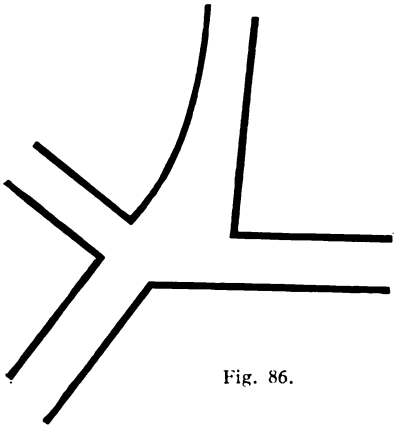


Fig. 86.

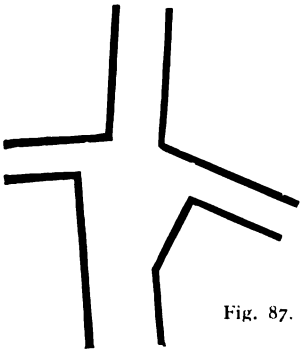


Fig. 87.

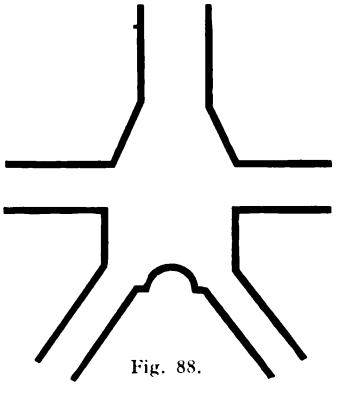


Fig. 88.

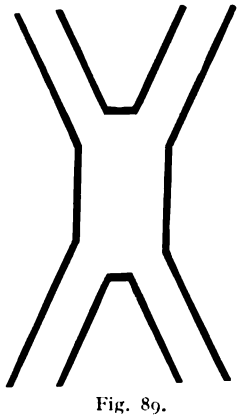


Fig. 89.

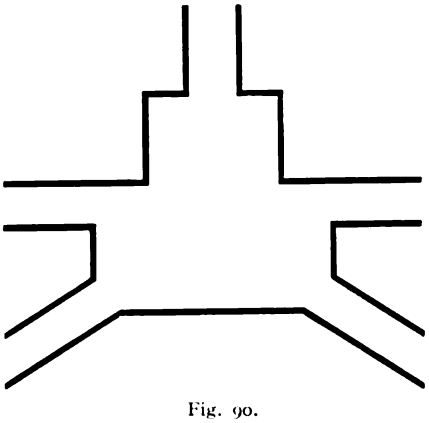


Fig. 90.

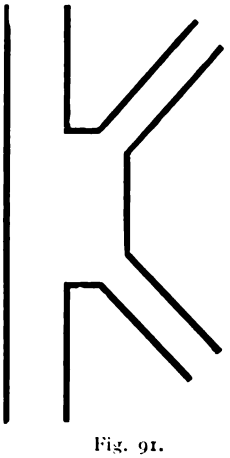


Fig. 91.

ESEMPI VARI D'INNESTI AD IMBUTO E DI PIAZZETTE DI RACCORDO

lo sdoppiamento degli incontri sostituito alla concentrazione in un unico nodo e la creazione di un largo che faciliti le manovre del traffico, anche se questo porti ad una conformazione irregolare degli spazi e ad una disposizione opportunissima ad imbuto delle vie nel tratto prossimo all'incontro. Gli esempi qui riprodotti illustrano talune di queste applicazioni.

Quando siffatte disposizioni negli innesti assumono notevole ampiezza, si giunge al tipo delle piazze di raccordo o di espansione, per le quali valgono norme analoghe a quelle finora esposte pei suddetti nodi di viabilità.

Sotto questo riguardo le piazze possono riportarsi a due tipi ben distinti: quelle in cui si distaccano in gruppi diversi gli innesti delle varie strade in modo da renderli il

Digitized by Google

più possibile indipendenti, e quelle invece in cui si accentua la convergenza in un unico punto valendosi del sistema circolatorio a rotazione. Del primo tipo le figure seguenti forniscono alcuni esempi molto diversi tra loro. La fig. 94 si riferisce alla piazza « a turbina », tanto adottata dalla moderna edilizia tedesca, che accentua in modo regolare lo sfalsamento e, nei riguardi estetici, risponde al concetto di interrompere le visuali e costituire loro opportuni fondali. Altri esempi interessanti recano le fig. 97 e 98.

Della seconda soluzione la fig. 95 e le fig. 99 e 100 ci mostrano l'espressione più caratteristica, data dalla piazza circolare con vie radiali. È stata questa la piazza tipica dello stile edilizio francese, avente per opera essenziale il rinnovamento di Parigi (Place de l'Étoile, Place de la République, ecc.); poi è stata abbandonata, non solo per gli inconvenienti estetici che presenta, ma anche per la confusione che la convergenza recava al traffico. Ora ritorna in vigore con l'adozione sistematica del percorso anulare secondo la circolazione rotatoria in un solo senso. L'Hénard in questa piazza *à giration* valuta la larghezza da darsi all'anello con la seguente formula:

$$l = \frac{a + b + c + \ldots n}{2},$$

ove a, b, c, ... n sono le larghezze delle rispettive strade facenti capo alla piazza, partendo dall'ipotesi, di probabilità media, che il flusso di traffico addotto da ciascuna delle vie radiali interessi una semicirconferenza.

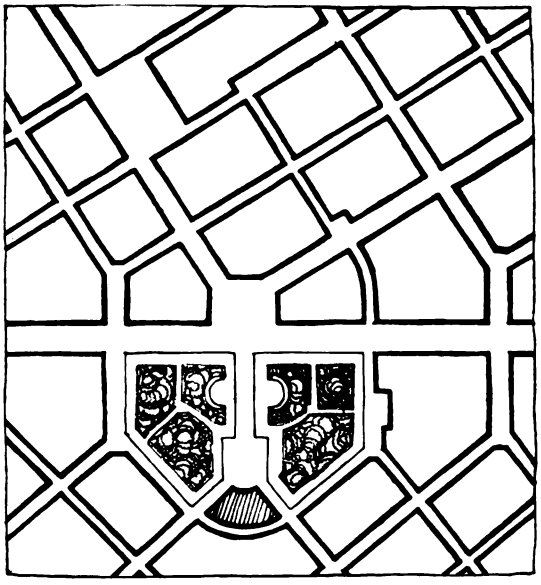


Fig. 92. — Esempio di razionale mutamento di fronte delle vie per gl'incontri di un'arteria obliqua rispetto la trama di un quartiere.

I passaggi a diverso livello possono rappresentare, quando sia possibile attuarli, la migliore delle soluzioni nei casi di incroci aventi enorme traffico.

L'applicazione teorica è quella rappresentata nella fig. 96. Se si suppone il suolo orizzontale e si dà ad una delle vie la discesa del 5 %, all'altra la salita del 5 %, e se infine si vuole che il dislivello raggiunto non sia minore di 5 metri, ne risulta che i tratti in pendenza debbono aver lunghezze non minori di 50 metri, il che, considerando i tratti che debbono rimanere orizzontali, porta nello schema della figura a circa 180 m. la diagonale del quadrato determinatosi (1).

Le difficoltà dell'attuazione di questo speciale nodo sono evidenti. Ben più facile è invece la soluzione quando fa capo a naturali condizioni altimetriche del terreno,

(1) In un recente articolo di P. BOTTONI, *Appunti di moderna urbanistica* (*Rassegna di Architettura*, 15 febbraio 1929), dopo richiamati alcuni interessanti disegni di Leonardo per vie a doppio ordine, si illustra un sistema, ideato dall'arch. Capponi, di incrocio stradale a due livelli con scambio sotterraneo.

Digitized by Google

come nel viadotto sulla Via XX Settembre in Genova, o quello sulla Via Chiaia a Napoli, o la Rue Aubagne di Marsiglia, o l'Holborn Viadukt a Londra.

Provvedimenti dello stesso ordine, ma ben più modesti, sono quelli che si riferiscono ai sottopassaggi per pedoni che si vanno moltiplicando nelle città moderne per tra-

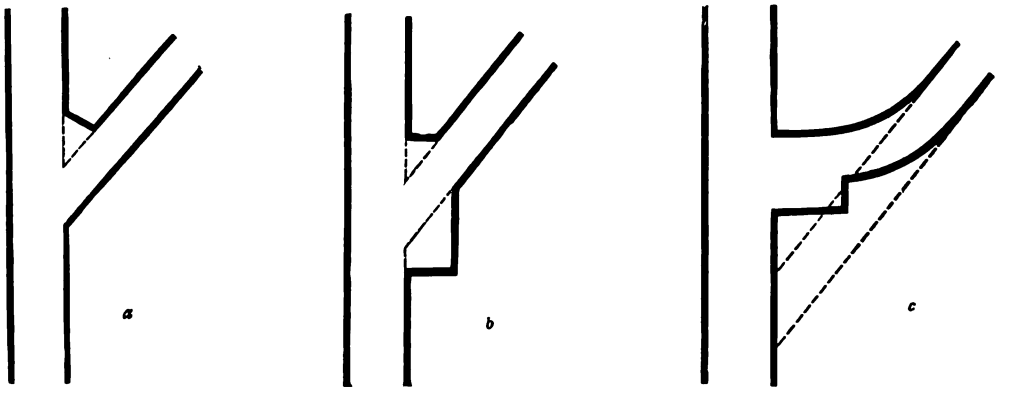


Fig. 93 *a*, *b*, *c*. — Soluzioni di un innesto obliquo di una via secondaria su di una maggiore.

versare vie e piazze di grande movimento. Più vasti invece sono quelli volti a dare sede indipendente, ed in particolare sotterranea, alle tramvie, e di essi si è altrove discorso.

Temi minori. — A questi temi principali molti altri minori se ne innestano in questo complesso di condizioni attinenti alla viabilità, e riguardano, ad esempio, il coordi-

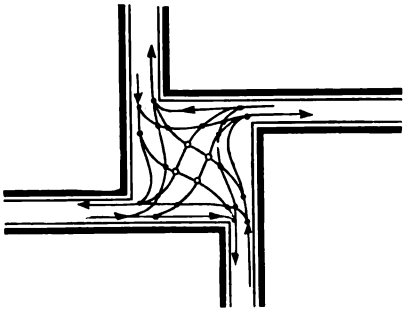


Fig. 94. — Tipo di piazza « a turbina » a sistematico sfalsamento di vie.

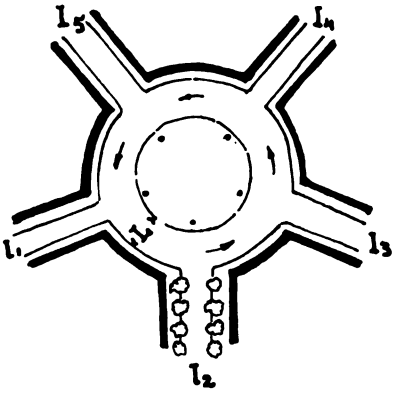


Fig. 95. — Tipo di piazza circolare con vie radiali e con sistema rotatorio di movimento.

namento tra i varî mezzi, tra le stazioni ferroviarie ed i circuiti tramviari o di autobus interni od esterni; la disposizione nelle piazze delle racchette delle tramvie, dei rifugi pei pedoni, opportunamente disposti per suddividere e guidare in modo regolare i percorsi dei veicoli. Ed anche i pedoni richieggono di non essere dimenticati in questi studi: non troppo frequenti, ma non troppo incomodi e pericolosi, debbono essere per essi gli attraversamenti di vie e di piazze; per il che quando non si possono disporre

Digitized by Google

sottopassaggi, o non si possono evitare gli incontri multipli sullo stesso spazio, occorre provvedere a suddividere per essi i passaggi in tratti brevi e ben definiti, escludendo, per quanto è possibile, i soverchi sfiancamenti delle vie, gli spazi troppo vasti, gli attraversamenti obliqui al percorso delle vetture.

Anche assumono importanza in questo tema gli elementi che possono dirsi complementari a quelli del movimento, cioè gli elementi della sosta, ordinariamente trascurati in molti piani regolatori affrettatamente redatti. Si è già accennato ai piccoli spazi laterali alle vie principali, di cui possono costituire rientranze, che dovrebbero essere collocati per la stazione dei veicoli, in modo da non intralciare il movimento; e forse una delle ubicazioni migliori può aversi ingrandendo alquanto le piazze di espansione all'incrocio delle vie dal lato che convenga meglio alla « mano » da seguirsi nella circolazione (vedi nelle figure 76 a 80 una serie di esempi, o modesti o vasti, di tali disposizioni). Nel tracciato delle grandi piazze di movimento, ad esempio quelle anteriori alle stazioni ferroviarie, tale esigenza essenziale dovrebbe essere precisamente valutata, come se si trattasse degli impianti di un'officina, ciascuno dei quali deve avere il suo spazio ed il suo ordine; il che richiede di lasciare ampiezze sufficienti e disposizioni che non intralcino il percorso delle tramvie e dei veicoli, e soprattutto ampiezza di pareti continue e non piazze aperte da tutti i lati a numerose vie, che se anche col sistema circolatorio possono prestarsi al grande movimento, sono inopportune per questa assenza di zone di riposo che interrompano il vortice del movimento.

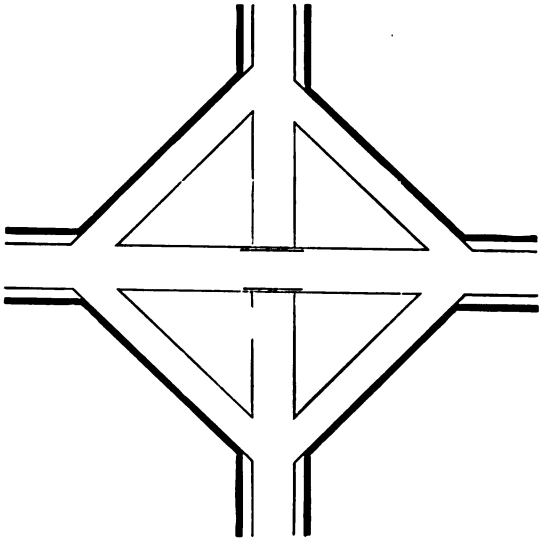


Fig. 96. — Schema di incrocio a diverso livello con comunicazioni laterali.

Ancora più questo concetto si accentua nello stabilire la necessità di piazze di riunione o di mercato tranquille e raccolte, nettamente distinte da quelle di movimento e quasi formanti la prosecuzione del tipo di piazze delle vecchie città. Lo sdoppiamento tipico che si è affermato necessario tra il grande sistema di circolazione e l'interna trama dei quartieri e delle vie non solo consente, ma richiede questo sdoppiamento di carattere e di funzione negli spazi, ciascuno dei quali deve avere quello che può dirsi il suo arredamento: gli uni i rifugi, i sottopassaggi, le tettoie per le tramvie od eventualmente gli ingressi alle stazioni sotterranee, ed i segnali pei veicoli e la serale illuminazione vivacissima; gli altri i grandi marciapiedi, i portici, le ampie vetrine pei negozi, i giardini, i monumenti, le fontane, e, quando si tratta di mercati, le tettoie o gli edifici per la vendita al coperto. Possono dirsi gli uni le sale delle macchine, dal febbrile movimento vertiginoso e rumoroso; gli altri i salotti o gli ambienti di servizio della città.

Digitized by Google

Gli insegnamenti della realtà. — Quanto ora si è esposto su questo tema rappresenta in certo modo la teoria della circolazione cittadina e degli elementi edilizi che la contengono. Ma, come abbiamo visto pel tema precedente, la realtà delle città moderne, anche se di recentissima costruzione, è spesso molto diversa.

Al coordinamento ed alla giusta suddivisione dei varî mezzi di trasporto osta quasi sempre la mancanza di unità tra gli enti che li eserciscono. Spesso le linee ferroviarie facenti capo ad una città appartengono a diverse compagnie che tra loro si combattono;

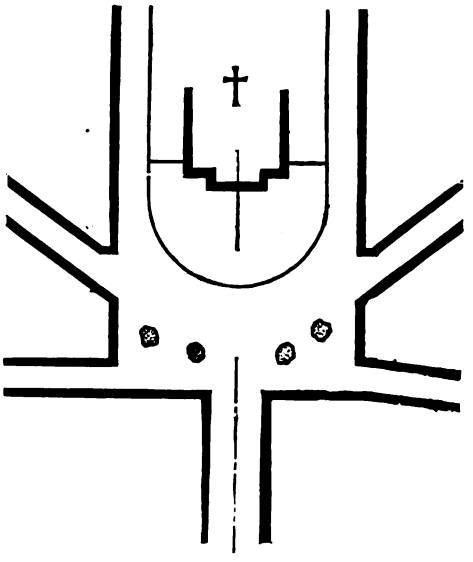


Fig. 97. — Parigi. Piazza della Trinità.

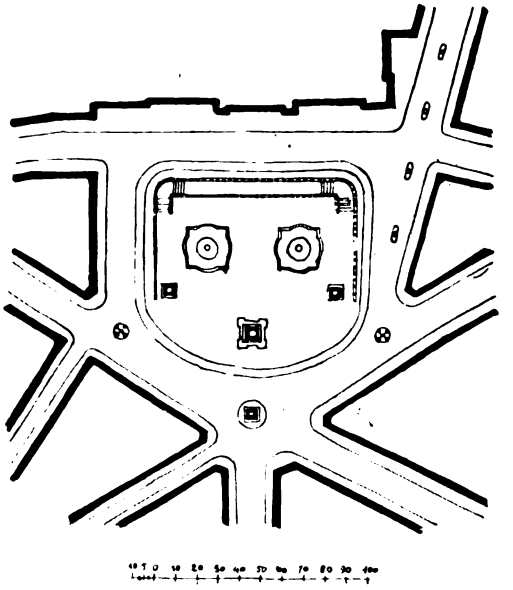


Fig. 98. — Londra. Trafalgar Square.

ESEMPI DI PIAZZE A SDOPPIAMENTO DI CIRCUITI

spesso il tracciato di dette linee alla periferia ed all'interno è stato studiato (come a Roma ed a Firenze) con soli criterî ferroviari prescindendo dalla funzione urbanistica, e le linee e le stazioni sbarrano le vie invece di lasciar loro libero il passo ed il collocamento ed il collegamento dei ganglî vitali del commercio e del movimento è da loro quasi indipendente. Le metropolitane e le tramvie si impiantano col concetto del minuto guadagno rispondendo alle esigenze non d'oggi ma di ieri, anzichè guardare al domani, se da questo deriva il funzionamento in perdita di qualche linea. Ed i casi di questa incomprensione e di questa mancanza di sistema si potrebbero moltiplicare. Certo nessuna città italiana ne va immune.

Quando si giunge a quell'immenso, sbalorditivo fenomeno di una metropoli quale è New York, che coi sobborghi e con New Yersey accoglie una popolazione di oltre 9 milioni di abitanti, la lotta tra lo spazio ed il moto appare grandiosa, appoggiata come è a mezzi straordinari nella finanza e nella tecnica; ma, tutto sommato, si risolve in una disfatta. Tutto il possibile è stato fatto o sta per farsi: ferrovie metropolitane rapidissime (ed ora si sta per aggiungerne alla Subway un'altra d'intensità maggiore), vie elevate e sotterranee fino a quattro strati, una grande via automobilistica che cor-

Digitized by Google

rerà in elevato sul Lungomare, ferry-boats rapidissimi, ponti, passaggi vastissimi per automobili sotto l'Hudson e sotto l'East River. Tutta la tecnica e tutta la meccanica sono state, a colpi di miliardi, chiamate allo scopo della circolazione e del decentramento. Ma intanto l'intensità della fabbricazione è aumentata enormemente col diffondersi degli *skyscrapers*, ciascuno dei quali contiene nei suoi uffici tante persone quante un nostro paese, tante da riempire due treni nelle ore in cui tutta la popolazione si riversa sulle vie e torna alle abitazioni nelle zone esteriori; intanto si è moltiplicato, fino a raggiungere il milione, il numero delle automobili, divenute elemento di ingombro

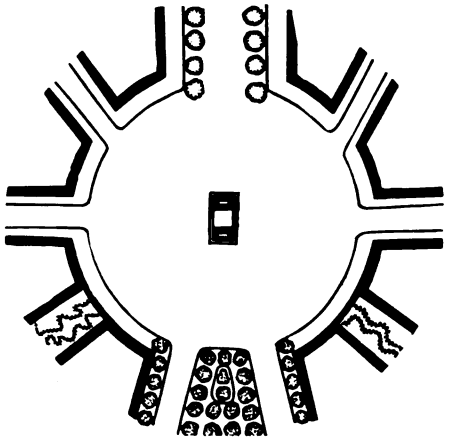


Fig. 99. — Firenze. Piazza di Porta alla Croce

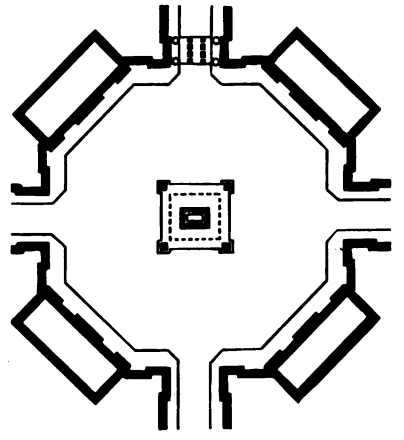


Fig. 100. — Kopenhagen. Piazza Amalienborg.

ESEMPI DI PIAZZE CIRCOLARI O POLIGONALI A VIE RADIALI

e non di decongestionamento, tale da superare di moltissimo quel limite di saturazione delle vie di cui si è trattato. E le tramvie non possono più camminare nell'interno della città, le automobili e gli autobus sono condannati al passo d'uomo, sicchè nelle *Avenues* e negli *Streets* quasi soltanto è possibile la circolazione pedonale. In questa colossale macchina fantasmagorica la natura riprende così i suoi diritti, ed ammonisce che non può portarsi all'estremo l'artificiosa concentrazione umana, mentre la scienza urbanistica mostra come nessun espediente può riportare a regolare efficienza un sistema fin dall'inizio errato, che ha chiuso la città in un luogo ove il regolare ampliamento è impossibile, ha trascurato il ritmo e la gerarchia delle reti e delle arterie, ha lasciato alla geometria ed al numero il tracciato, alla libertà individualistica lo sviluppo della terza dimensione degli edifici.

Di contro a sì gravi errori ed a sì paurosi inconvenienti che appaiono in questo ed in altri centri del Nord-America, moderni nel concetto e negli impianti, forniti di mezzi finanziari e tecnici a cui nulla può nell'attuale civiltà paragonarsi, i congestionamenti ed i ritardi che noi lamentiamo nelle nostre vecchie città appaiono cose trascurabili. Siamo ancora in tempo, profittando del nostro ritardo di fase e della grandiosa esperienza degli altri, a dare al sistema cinematico sviluppo razionale, scevro di soluzioni errate od intempestive, adatto alle nostre condizioni particolari.

Digitized by Google

La città come organismo estetico.

Quale è nella città moderna la funzione dell'Arte? Ed anzitutto è necessaria tale funzione dell'Arte? È opportuno soffermarsi sulla sua trattazione come di cosa essenziale per sè stante?

Si avanzano infatti le nuove teorie materialiste, che dall'Architettura passano alla composizione edilizia ed urbanistica, e che vengono a dirci essere sufficiente la tecnica per darci il bello. Basta costruire bene un edificio e mettere in mostra gli elementi di cui è costituito per avere l'estetica in Architettura: basta disporre razionalmente le vie ed i quartieri in rapporto allo scopo utile per avere l'estetica in quella ben più vasta Architettura che è l'insieme delle città. Ed il Le Corbusier, pontefice massimo delle nuove teorie, invoca lo spirito moderno della costruzione *standardizzata* in serie a sostituirsi all'individualismo artificioso delle vecchie città, quando poi non giunge al grottesco concetto, assurdo economicamente e costruttivamente, dei grattacieli tutti uguali isolati su vasti spazi a giardino (1).

Occorre anzitutto guardare in faccia queste pericolose teorie che si ammantano di affermazioni rettoriche, ed attraverso speciosi raffronti con le macchine vogliono dire che questa è l'Arte intesa in senso moderno. No; questa è la negazione dell'Arte, la quale non è, e non è mai stata, raziocinio matematico, ma intuizione che interessa la fantasia, ed è « sintesi aprioristica », forma non determinata, ma « aurorale » della conoscenza (2).

Può e deve, in Architettura come in Edilizia, la espressione artistica avvicinarsi allo schema costruttivo nel senso di mostrarne le possibilità spaziali, di non falsarne la cognizione della struttura, di innestarsi a questa come *splendor vitae*, senza però giungere affatto alla spicciola indicazione del « mezzo » con cui si è sinteticamente raggiunto il fine. Ma in quanto è Arte rimarrà sempre qualcosa di divinamente irrazionale, nella ricerca di armonie astratte di proporzioni, di forme, di colori, ed in quella del carattere simbolico, che fa capo alla immaginazione ed alla subcoscienza dei ricordi.

Stabilito questo, la domanda diviene crudamente la seguente: Può la città moderna fare a meno dell'Arte? La risposta non può essere che negativa per tutti, ma principalmente per noi italiani.

La moderna civiltà meccanica è un grandioso fenomeno che, pur tra mille tralignamenti, ha rappresentato un grande progresso all'umanità. Occorre tuttavia salvarla dalle esagerazioni, a cui ora si tende, specialmente nel mondo industriale americano.

L'avvento della organizzazione scientifica del lavoro, del cosidetto taylorismo, se è venuto ad abolire definitivamente l'uomo-bestia, che lavorava coi muscoli, ha instaurato l'uomo-macchina, che compie alcuni dati movimenti senza intelligenza; ed un abbrutimento si è così sostituito all'altro. La produzione in serie si è sviluppata

---

(1) Cfr. LE CORBUSIER, *Vers une Architecture nouvelle*, Parigi 1923. Vedi, dello stesso autore, l'articolo: *Esthétique de l'Ingénieur. Maisons en série* (*L'esprit nouveau*, Parigi 1922), ed il recente volume: *Urbanisme*, Parigi 1929.

(2) Cfr. B. CROCE, *Breviario d'estetica*, Bari, s. d.

Digitized by Google

a dismisura, e si sono affacciate le teorie della superproduzione, rispondente non alla richiesta, ma alla potenzialità delle officine, capovolgendo così tutte le leggi economiche.

Occorre dunque che l'umanità civile controlli queste tendenze di ultra-razionalismo industriale, e, negli stessi fini della utilità e della dignità umana, le contenga in espressioni più equilibrate; occorre che veda trovarsi in fondo ad esse la disoccupazione cronica di legioni di operai, e la antipatica assenza di ogni carattere individuale, non solo nei lavoratori, ma anche nei consumatori.

Così, ad esempio, per noi italiani dovrà opportunamente, accanto alla grande industria, mantenersi fiorente l'artigianato, che porta alla ricerca ingegnosa di espressioni che la macchina e l'uomo-macchina non potranno mai dare. All'aridità della serie occorre contrapporre questa utilizzazione delle intelligenze, delle energie, del sentimento d'Arte; occorre non interrompere e non depauperare, per seguire teorie esagerate ed interessi plutocratici, il patrimonio meraviglioso di bellezza di cui i secoli ci hanno lasciato la grande tradizione. Ed a veder bene, nella vita moderna c'è posto per tutti.

In questo ordine di concetti trova l'Arte la sua diretta, magnifica funzione nuova. Essa deve intervenire, più energicamente che non in qualunque periodo passato, per « addolcir la vita » e per recare in essa una nota bella e ridente che compensi delle tristi limitazioni di spazio, di luce, di bellezza naturale date dall'immenso fenomeno dell'Urbanesimo.

E non si dica che nella bruciante esistenza moderna tali preoccupazioni sono fuori posto. Non è affatto vero che questa sia tutta impregnata di materialismo, di null'altro desiderosa che di guadagno. In nessun tempo come nell'attuale la forma più astratta ed incorporea d'Arte qual è la musica, è divenuta aspirazione non di pochi eletti, ma di tutto un popolo; mai come ora l'apprezzamento delle bellezze naturali, dall'alpinismo ai fiori sui balconi, ha avuto valore e diffusione; e la cura dell'armonica disposizione nell'interno della casa, sorella della comodità raffinata, ha sostituito la ricerca del grandioso e del ricco nell'Architettura esterna; e passi giganteschi ha fatto la coltura d'Arte, la cognizione riflessa del nostro patrimonio artistico. Per mille vie dunque gli uomini moderni aspirano alla bellezza ed alla esistenza spirituale e reagiscono contro la piatta uniformità, contro la formula che imprigiona la vita e lo spazio che la contiene.

Tanto più questo deve avvenire in Italia che ha nell'Arte la sua tradizione più gloriosa di elevatezza e di dominio, la sua più valida energia prima, e che verso una ripresa d'Arte, nuova ma non ricalcata dai modelli stranieri, deve orientare la sua civiltà e la sua industria, levandone alte le insegne di contro ai guai terribili del meccanicismo ad oltranza prevalso in altri paesi, apparentemente più progrediti.

A queste ragioni se ne unisce un'altra, inattesa. La concezione d'Arte, lo sforzo della fantasia creatrice d'immagini nel dominare lo spazio aprono spesso la porta a pratiche composizioni agili e vive, che lo studio strettamente tecnico non aveva veduto, stretto nella banalità delle soluzioni fatte.

Il tema architettonico od il tema urbanistico scorto sotto il punto di visuale dell'Arte, che non prescinda dalla realtà ma la completi armonicamente, risulta spesso rinnovato e liberato da vecchi preconcetti. Il movimento e l'armonico aggrup-

Digitized by Google

pamento delle masse rappresentano il mezzo ritmico, più efficace assai che non gli stucchi profusi sulle facciate, ma insieme recano preziosa utilizzazione di spazi laterali alle strade, espedienti efficaci per la illuminazione e la aereazione di isolati o di corpi interni di fabbrica, possibilità di espansione e di graduazione del movimento cittadino.

Tutta la esperienza, nel suo insieme assai triste, degli ultimi sei o sette decennî, è venuta nelle città europee od americane a dare a questi concetti una grandiosa conferma. Quasi nessuna parte vi ha avuta l'attività dell'architetto e dell'artista; l'arido tracciato geometrico vi ha dominato nelle vie, la costruzione di falansteri tutti uguali o di villini tutti uguali vi ha dominato nell'Architettura, quali espressioni di un materialismo che non aveva altre preoccupazioni che quelle della utilità finanziaria o della distribuzione facile delle comunicazioni e delle costruzioni cittadine. Risultato davvero grave è stato quello di avere una rete inadattissima al traffico moderno, il quale vuole suddivisione netta degli schemi di movimento, chiaro avviamento di circuiti di viabilità, piazze e non incontri stretti di vie; quartieri che rappresentano ostacoli quasi insormontabili al futuro ampliamento cittadino; fabbricazione che è spesso, nella interna disposizione chiusa intorno ai corridoi bui, negazione dei desiderati dell'igiene e del sano e confortevole vivere civile; appunto perchè a tutto questo mancava il lievito della ricerca d'Arte, che salvasse da quei terribili mali estetici che sono la banalità e la monotonia.

A questi mali l'uomo non potrà mai avvezzarsi per incompatibilità fisiologica. È inutile invocare l'*esprit nouveau*, il nuovo « stato d'animo » della serie! La cadenza uniformemente ripetuta produce stanchezza ai sensi della vista come a quelli dell'udito. Gli edifici troppo alti e troppo larghi con le finestre tutte uguali ed ugualmente disposte affaticano e dànno nella loro percezione un senso di disagio, a cui nelle caselle del nostro cervello corrisponde il senso del brutto « noioso ». Le casette miserrime, o disposte come dadi uguali ed equidistanti, od irregolarmente disseminate senza che possa afferrarsi nell'osservarle una qualunque unità più vicina a quella che può dirsi di « percezione armonica », destano, per ragioni opposte alle precedenti, il senso del brutto « meschino ». Le vie lunghe, inesorabilmente rettilinee, senza una visuale, senza un giuoco di ombre e di luci, mancano di quell'elemento che è l'imprevisto, che muove la immaginazione e ridesta l'anima. E tutto questo rimane, appunto perchè è soggettivo, attinente all'uomo ed ai suoi rapporti coi mezzi esterni, che non mutano se non per raffinarsi lentamente attraverso l'esperienza ed il miglioramento fisico e spirituale delle generazioni.

La maggiore espressione di nuova estetica edilizia, forse l'unica, che l'edilizia moderna ci abbia recato, è quella degli *skyscrapers;* chè se dal punto di vista delle ragioni dell'economia, dell'igiene, della circolazione cittadina rappresentano, come si è dimostrato, un assurdo, l'effetto del loro libero e vario slancio in alto che frastaglia il cielo, come torri gigantesche di una città medioevale, o come guglie di un paesaggio dolomitico, raggiunge, nel suo ambiente, una nuova bellezza fatta di comprensione e di maraviglia, di accentuazione di linea e di massa, in cui il piccolo elemento monotono si perde. Ma tale effetto è legato all'individualismo. Quando invece delle moli di varia forma e di vario aggruppamento, che tendono a superarsi, si avessero quelle tutte uguali ed ugualmente distanti della concezione del

Digitized by Google

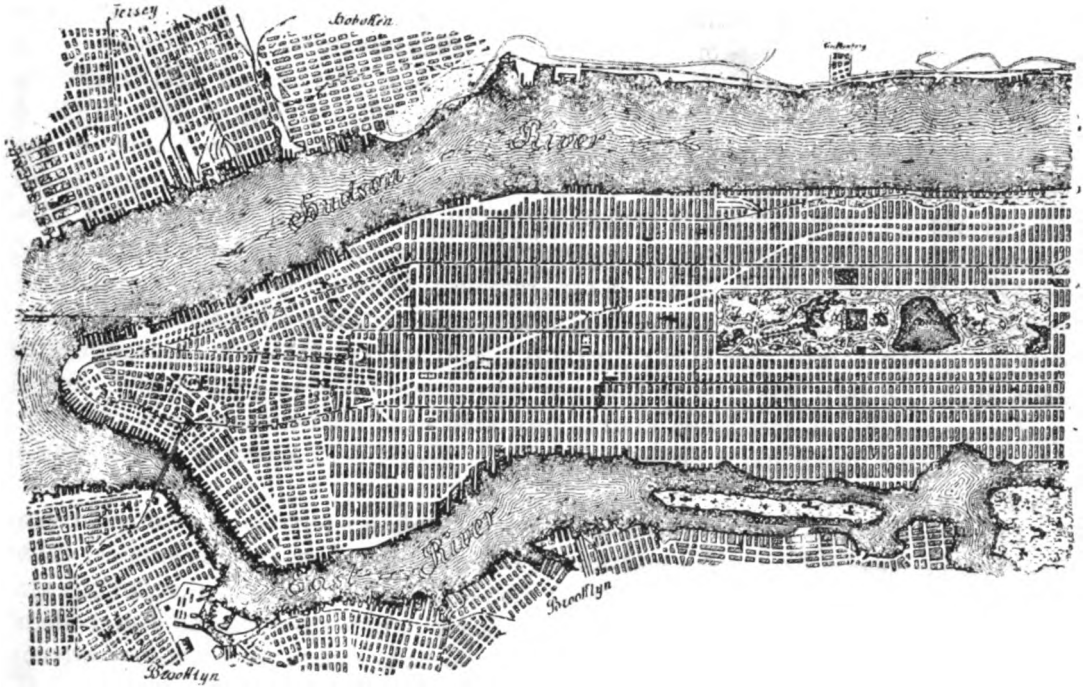


Fig. 101. — Parte della pianta di New York: esempio massimo di mancanza di ogni ritmo nei tracciati e di applicazione geometrica del sistema rettangolare (da STÜBBEN).

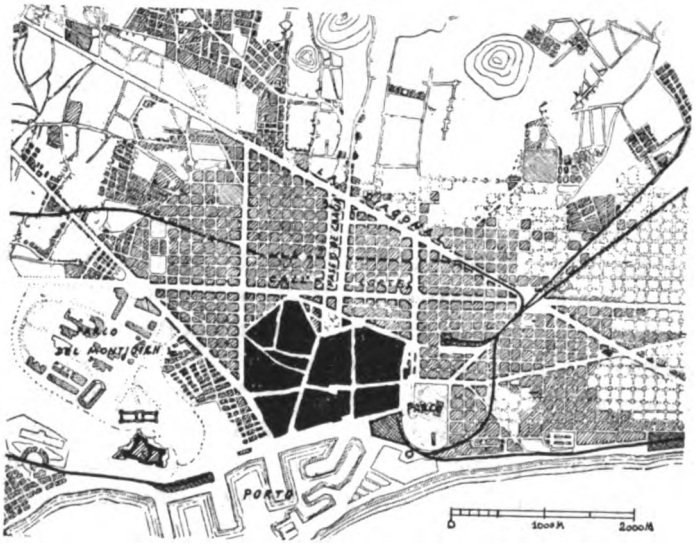


Fig. 102. — Pianta di Barcellona: nucleo antico a schema irregolare e città nuova ad isolati quadrati intersecati obliquamente da « La Diagonal » (da MUZIO).

Digitized by Google

Le Corbusier, l'assurdità pratica corrisponderebbe a quella estetica, e la regolarità distruggerebbe ogni impressione nella fantasia dell'osservatore.

La necessità del brutto — o noioso, o meschino, o estraneo ad ogni commovimento dell'immaginazione — non esiste dunque se non nella mente arida di chi è al di fuori del pensiero d'Arte, nella mente del puro tecnico, che spesso è, appunto per questo, un pessimo tecnico. Questo ci dicono concordi la esperienza e la ragione, col dimostrarci che quasi sempre il trionfo della bruttezza viene a coincidere col fallimento della utilità pratica, con la imperfezione dei mezzi costruttivi od urbanistici, con la volgarità che abbassa il tono di ogni manifestazione. C'è quindi in questo abbastanza perchè non appaia affatto desiderabile la continuazione novecentista del materialismo dell'Ottocento. Quello si ammantava dello sciocco ed inutile frastagliamento dello stucco; questo accentua la spicciola espressione del mezzo costruttivo, che si risolve in una inutile accademia nuova, l'accademia del cemento armato e del vetro. L'uno e l'altro perdevano e perdono di vista lo scopo della elevazione della vita e del pensiero umano.

La città, la borgata, il quartiere, la piazza, il giardino, la via, vanno dunque considerati come opere d'Arte, come «organismi viventi», per usare l'espressione del Buls; e l'Arte deve valersi di tutte le possibilità offerte dai mezzi moderni e creare con essi forme nuove. L'estetica edilizia del passato può solo in rari casi offrire ad essa modelli; più direttamente invece può dare il grande ausilio della esperienza e determinare con le condizioni ambientali una continuità di rapporti. La tradizione, espressa da elementi permanenti, diventa inizio di vita nuova.

È grandissimo merito di un gruppo di studiosi, di artisti, di amministratori che hanno fiorito intorno al 1900, come il Sitte (1), il Buls (borgomastro di Bruxelles), il Fierens Gevaert, e poi altri, a cui si è riannodata particolarmente la scuola urbanistica tedesca, di aver vivacemente affermato questo carattere d'Arte, dimostrando quale grave responsabilità si assumesse la civiltà moderna nel tramandare in una forma permanente priva di ogni pensiero d'Arte il grandioso fenomeno del sorgere delle agglomerazioni urbane. Era allora il periodo in cui lo stile edilizio erasi fermato alle stanche derivazioni delle vie rette convergenti e delle piazze rotonde di cui Parigi aveva dato il massimo esempio con la sistemazione dell'Hausmann, ovvero esplicavasi con banalità ancor maggiore negli interminabili quartieri a scacchiera senza una logica e senza un ritmo; e contro questa assenza di ogni ricerca di bellezza, contro questo geometrismo divenuto scopo a sè stesso, minaccioso per i nuovi quartieri come per gli antichi, la nuova Scuola ha reagito con una magnifica iniziativa, ponendo problemi nuovi e creandone la nuova coscienza.

Come sempre avviene ai novatori, hanno quei benemeriti esagerato, specialmente quando hanno pensato di riportare in vita nel secolo XX gli schemi edilizi del Medio Evo, che pur nei riguardi artistici sono spesso inimitabili, perchè dovuti alla libera varietà pittoresca con cui si componevano spontaneamente le multiple energie indi-

(1) Cfr. C. SITTE, op. cit.; C. BULS, *L'esthétique des villes*, Bruxelles 1894; ID., *La construction des villes*, Bruxelles 1895; T. FISCHER, *Stadterweiterungsfragen*, Stoccarda 1903; K. HENRICI, *Beiträge zur praktische Aestetik* (*Städtebau*, Monaco, s. d.).

Digitized by Google

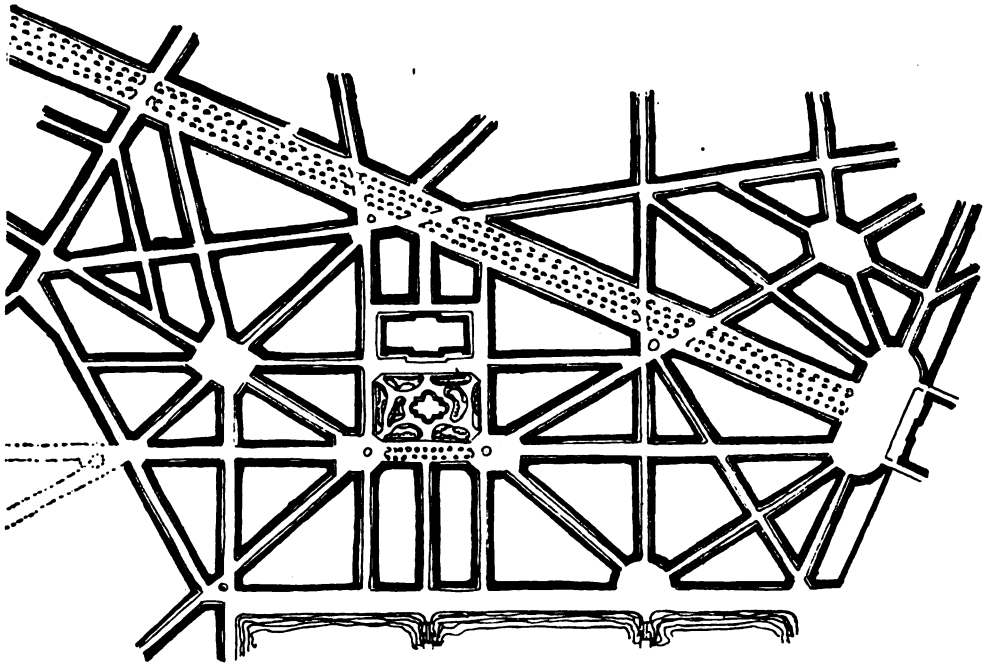


Fig. 103. — Quartiere del Sud ad Anversa. Esempio di conformazione regolare e monumentale nelle linee maggiori, di tracciato a schema triangolare nella trama dei quartieri.

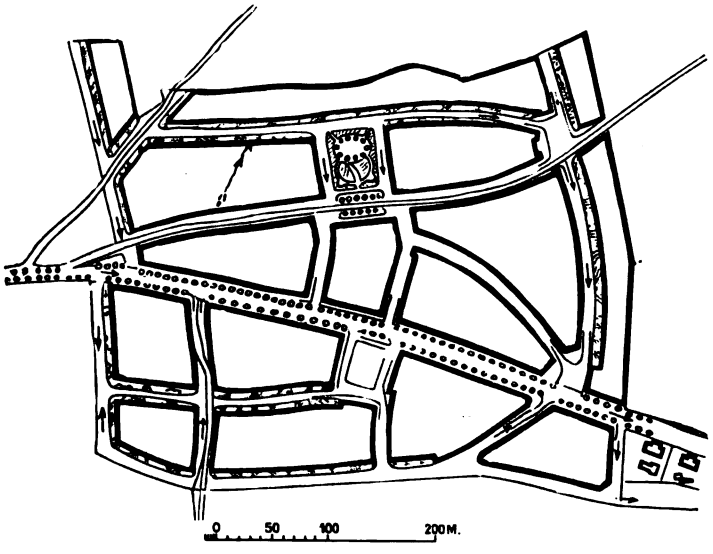


Fig. 104. — Nuovo quartiere di Waldenburg. Esempio di conformazione irregolare, di tracciati spezzati o curvilinei, di aggruppamenti pittoreschi.

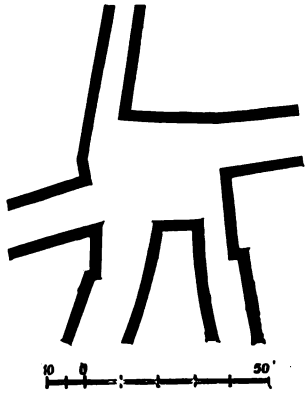


Fig. 105.
Kopfen Markt in Wismar. Esempio di piazza irregolare con visuali chiuse, rispondente al tipo medioevale.

Digitized by Google

viduali. Ma sante sono quelle esagerazioni, se hanno rielevato l'Arte urbanistica dalla morta gora in cui era caduta. Ancora, dopo tanta letteratura apparsa in tale campo, il Sitte, col suo piccolo volume, rimane come il più geniale propulsore di idee, come il più sapiente fondatore di leggi estetiche; e più di tutti debbono essergli grati gli italiani per l'amore con cui ha studiato le nostre città medioevali e del Rinascimento ed ha recato le forme armoniose di piazze e di sistemazioni urbane da quelle desunte a funzione di vita nuova. Siena, Firenze, Verona, Venezia, Vicenza ritornano ad ogni passo nelle sue pagine, che così viva luce recano nella moderna arte di costruire le città.

Interessante sarebbe il seguire le manifestazioni concrete della scuola del Sitte, dai primi grovigli del piano di Marienberg (vedi fig. 106) alle armoniche ed euritmiche applicazioni curvilinee nei quartieri di villini di Darmstadt o di Brünn (vedi fig. 109 e 111) o nelle città-giardino inglesi e tedesche (vedi fig. 110 *b*), fino alle applicazioni, che possono dirsi intermedie, in quanto vi ritorna il concetto lineare, dello Stübben (vedi fig. 108 e 112), del Jansen (vedi fig. 107), e di quasi tutti gli urbanisti italiani.

Nel continuo fluttuare di tendenze e di teorie proprio della nervosa ed irrequieta vita moderna, c'è ora contro i concetti sostenuti dal Sitte e da quella che con termine quasi dispregiativo si dice « scuola romantica », una reazione negli studiosi, i quali poco manca che tornino con le loro predilezioni alle vie rettilinee indefinite ed ai quartieri a scacchi contro cui insorsero il Sitte ed i suoi commilitoni (1). È questo un aspetto della lotta tra la serie e l'individuo, tra la macchina e l'uomo, tra la regolarità banale e noiosa della vita e l'intelligenza ed il senso d'Arte che s'oppongono alla perequazione e vivono nel singolare e nell'imprevisto. Occorre dunque, specialmente per gli italiani, tornare al Sitte, pur temperandone le affermazioni; non escludere cioè il rettifilo e la disposizione simmetrica che hanno la loro bellezza ed il loro valore di ordine e di monumentalità, e valersene come elementi della composizione di alcune parti, forse le più vaste e vive della città; ma dar posto accanto ad essi al giuoco delle vie curve, delle piazze irregolari, delle visuali interrotte, che solo può secondare il carattere individuale degli interessi e delle aspirazioni che ancora è nelle costruzioni dei privati. Esso altresì può valorizzare quei pubblici edifici, come scuole, mercati, piccole chiese, ospizi, palestre, non fatti per una solennità monumentale e per una rigida disposizione accademica, ma per un ambiente limitato e raccolto, e può essere l'unico mezzo adatto per dare forma armonica agli aggruppamenti edilizi quando, come quasi sempre avviene, non sia possibile imprimere a questi vera unità architettonica, o quando le condizioni altimetriche mal consentano disposizioni regolari. E la netta divisione tra le due reti di circolazione ed i due tipi di città, che è uno dei « motivi » fondamentali del presente studio, può ben adattarsi a conciliare le due scuole.

I mezzi a disposizione dell'architetto per dare ad una città o ad un suo quartiere forma d'Arte, pur adattata alla realizzazione delle esigenze positive, e per creare condizioni che tale forma promuovano anche nello sviluppo fabbricativo, possono essere varî.

---

(1) Questa contro-reazione in favore della « linearità » si trova già nei progetti del WAGNER per Vienna e dell'HOFMANN per Atene, ma prosegue negli studi del WOLF, del MÖHRING, del BERLAGE, ecc.

Digitized by Google

In quelli più direttamente urbanistici si manifesta una vera opera fattiva architettonica: nel valersi degli elementi naturali o monumentali per recare note di bellezza, associandovi le visuali maggiori delle vie; nello studiare in funzione edilizia e nel collocare le più importanti opere architettoniche della città, come i pubblici edifici ed i giardini ed i monumenti onorari e le fontane e le scalee ed i viadotti, quali gemme che nobilitano l'abitato, quali elementi che si coordinano all'ambiente ed agli spazi per essi preparati, non sperduti senza norma, ma tra loro opportunamente associati in nuovi centri; nel disporre le vie, le piazze, gli altri elementi cittadini con una studiata ricerca degli effetti che man mano in essi si presentano, nelle visuali o del fondo o dei lati, nell'alternanza dei vuoti e dei pieni, delle luci e delle ombre, delle masse murarie e dei nuclei di vegetazione disposti in modo da riceverne impressioni d'Arte. Possono tali impressioni essere o di grandiosità, o di proporzionalità musicale, o di libero carattere pittoresco; o quadri stabili fatti per un dato punto di vista, o cinematografo che si svolge lungo tutto un percorso.

A questo si aggiunge il còmpito di preparare il campo alla fabbricazione privata, unendo i quartieri di vario tipo, e creando una disciplina che guidi la equazione del tornaconto verso soluzioni non banali, verso un'armonia fatta di unità o di varietà pittoresca. E ciò può farsi con l'imprimere varietà e ritmo alle soluzioni planimetriche in modo che necessariamente, col modificare i dati degli spazi della casa, ne derivi varietà e ritmo alle misure ed alle linee architettoniche; col valersi opportunamente e tempestivamente delle costruzioni collettive eseguite da cooperative o da enti pubblici o privati per costituire quartieri disciplinati da un'estetica edilizia, vantaggiosamente sostituita nell'armonico aggruppamento delle masse alla estetica architettonica del singolo elemento (1).

La tradizione locale. — In questi temi dell'architettura degli spazi e dell'architettura degli edifici da quella preparata, lo stile regionale e locale deve avere la massima importanza, e non può e non deve soffocarlo la banalità di uno stile internazionale diffuso da teorie e da esempi nelle riviste e nei libri della propaganda estera. Ogni centro ha le sue condizioni permanenti di clima, di ambiente naturale, di tradizione artistica in cui si riflette la continuità del sentimento della stirpe: e tutto questo ci dà visuali, luci, ambientismo nelle masse, nella linea, nel colore, cioè elementi essenziali che reagiscono contro gli schemi belli e fatti (2).

Ben è vero che nel pubblico è ora torpida una sensibilità artistica che permetta di apprezzare queste condizioni di bellezza tutte nostre, e prevale spesso una grossolanità che solo si interessa dell'ampiezza degli spazi e della simmetria di una piazza o di una via. In questa frettolosità moderna siamo certo ben distanti dai bei periodi del Medio Evo o del Rinascimento in cui tutto un popolo si radunava nelle piazze tranquille a discutere di un'opera d'Arte e si interessava direttamente del corona-

(1) Cfr. M. PIACENTINI, *Nuovi orizzonti dell'edilizia cittadina* (*Nuova Antologia*, 1° marzo 1922).

(2) In un interessante studio di R. PAOLI, *Il carattere delle città* (*Rivista d'Italia*, 15 maggio 1925), si nota giustamente, convalidando quanto già aveva notato il SITTE, che la tendenza nelle città antiche era di *individualizzare* lo schema e di valersi degli elementi monumentali e delle visuali caratteristiche per accentuarne la bellezza; mentre nelle città moderne la fretta e la banalità tendono a tutto livellare rendendo le città tutte uguali.

Digitized by Google

mento di un edificio, come della forma di una piazza o della collocazione di un monumento, accompagnando come un grande coro l'attività degli artefici o degli edili.

Quanto testè si è detto sulle aspirazioni spirituali che vivono ora più che mai nella nostra civiltà ci persuade a non disperare della rieducazione artistica nazionale, dopo una crisi, la quale dipende più dallo smarrimento delle classi dirigenti, prive di una coltura e di una fede, mal sostituite dalla rettorica e dallo snobismo, che da una definitiva deviazione dello spirito del popolo. Mille segni ce ne dànno la lieta fiducia e ci assicurano che quando gli urbanisti sapranno dire una nuova parola d'Arte, che non può più essere la parola antica, ma neanche deve avere dissonanze con quella, rapidamente si ritroverà il consenso delle masse, e si determinerà la schietta coscienza popolare, così come le sorgenti momentaneamente inaridite dalla siccità riprendono il loro flusso fecondo.

Lo stile locale di cui si è testè parlato deve anzitutto avere diversissime espressioni nelle grandi città, in cui il numero ed il movimento hanno creato specialissime condizioni dinamiche, o nei piccoli centri dove ancora si vive abbastanza placidamente in modo non molto dissimile dai secoli scorsi.

In queste città minori, nei paesi, nelle borgate deve essere tenacemente difeso il senso della tradizione estetica, che nessuna essenziale ragione positiva tende a turbare, e che costituisce quasi un serbatoio di saviezza e di sentimento della razza. Nulla di più ridicolo e di più triste v'è della vista di casamenti a sei o sette piani elevati accanto alle modeste casette in paesi ove l'area fabbricabile costa poche lire, o l'architettura ispirata ad una goffa moda in ritardo (spesso ancora il *liberty* imperversa con le sue tenie) di edifici che vogliono rappresentare la civiltà cittadina. Quanto mai son più belle le schiette e fresche manifestazioni locali che ancora si affacciano nelle piazzette romite e si spargono nella campagna! Più che agli architetti, questa bella architettura semplice, moderna insieme e tradizionale, che ancora fiorisce, ad esempio, nei paesi della Toscana e dell'Umbria, nella riviera amalfitana, nei villaggi del Trentino, del Cadore, della Valle d'Aosta, è affidata alle maestranze locali, che converrebbe aiutare in ogni modo e difendere dalla invadenza di una volgarità che tutto vuole unificare per rendere ugualmente brutto (1).

Le due estetiche nelle grandi città. — Nelle grandi città il problema va molto diversamente impostato; ma, come si è testè accennato, validamente ci aiuta a risolverlo il principio ormai ben stabilito dello sdoppiamento della grande rete di circolazione dalla trama minuta cittadina. Si hanno così due ben diverse condizioni di vita e vi corrispondono due estetiche nettamente distinte, una a grandi linee aperte, l'altra a spazi frastagliati e ad ambienti raccolti; una dinamica, l'altra statica; una a vasti effetti sintetici a cui tutti i portati della modernità recano il loro contributo, l'altra ad armonici aggruppamenti di masse ed a particolari edilizi e decorativi opportunamente collocati ed accuratamente studiati.

---

(1) Una interessante serie di pubblicazioni si è in questi ultimi tempi volta a tale Architettura rustica. Vedi, ad es., quelle del NEUMEISTER, del GRUNER, del KERR, del FERRARI, del WHARTON, della PASOLINI; di C. JONA, per la valle d'Aosta e la costiera di Amalfi; dell'AGOSTINONI, per l'Abruzzo; del CERIO e del CEAS, per Capri, ecc.

Digitized by Google

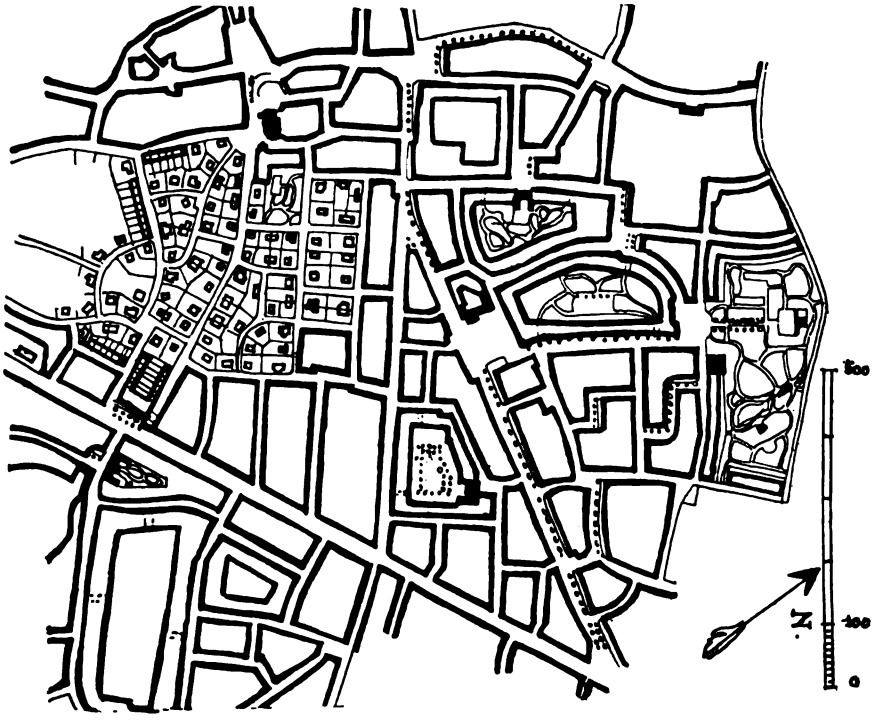


Fig. 106. — Ampliamento di Marienberg (arch. Sitte):
uno dei primi esempi di applicazioni concrete della scuola edilizia romantica.

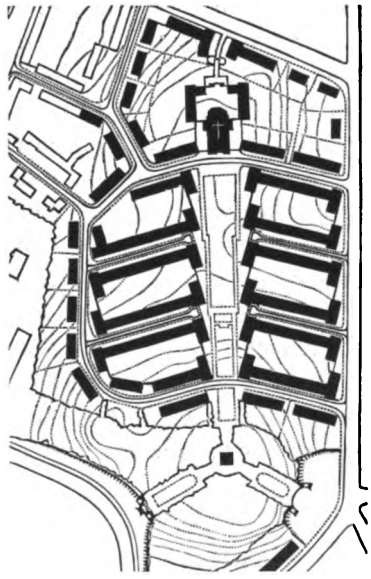


Fig. 107. — Progetto di sistemazione dell'Hasenbuck in Norimberga (architetto Jansen).

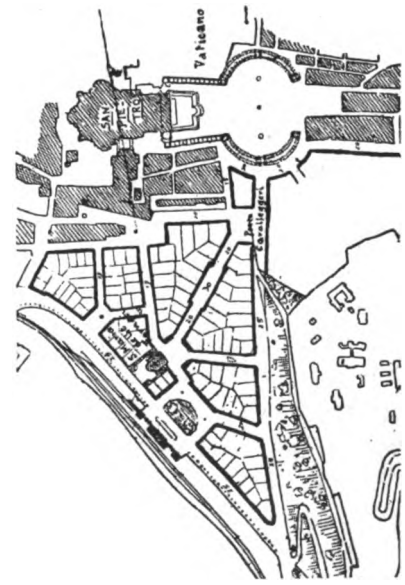


Fig. 108. — Progetto pel quartiere Aurelio in Roma (arch. Stübben).

Digitized by Google

La prima è un'estetica essenzialmente moderna (1), per quanto è possibile al nostro senso del bello di rinnovarsi rapidamente e radicalmente: grandi spazi continui, coordinati a visuali monumentali, rettifili o almeno curve larghe e maestose, piazze larghe ed aperte adatte pei circuiti del movimento, regolarità e simmetria nelle linee, altezze notevoli negli edifici, importanza architettonica data prevalentemente ai piani terreni delle case, in quanto le linee inquadrano le mostre dei negozi, che costituiscono il maggior richiamo, mentre nessuno ha più modo di osservare i piani superiori, disciplina di tutti i nuovi invadentissimi elementi della strada che finora l'Urbanistica ha quasi ignorati lasciandoli pullulare disordinatamente, mentre che invece debbono essere portati a vera e propria funzione architettonica. I lampioni e le lampade, i pali delle trasmissioni elettriche, le tettoie delle stazioni tramviarie, i manifesti della *réclame*, e gli elementi mobili, come i trams e gli autobus, e nella notte la vivissima luce fissa o mobile, bianca o colorata — magnifico mezzo estetico, inesauribile di effetti, che la modernità ci ha recato — dovrebbero essere gli elementi di questa bellezza urbanistica necessariamente vistosa e violenta, parallela alla moderna scenografia.

La seconda estetica attinente alla parte interna della città può invece, a contrasto con la precedente, essere varia e pittoresca, sia che s'innesti ad uno schema esistente e lo continui, sia che crei formazioni nuove; può riportarsi a condizioni ambientali non troppo dissimili da quelle delle antiche città, riallacciandosi alla tradizione espressa in esse da tanti capilavori edilizi spontanei o studiati ad arte, da cui possono trarsi insegnamenti preziosi. È ovvio che tutto questo non deve voler dire copiare forme di piazze o tipi di palazzi, come, ad esempio, si è fatto in Monaco per la Reggia o per l'Arco di trionfo, ma riportarci a quel sentimento che ha animato gli antichi capilavori edilizi. Ne fanno parte i principî di studiare sul posto gli effetti reali rispondenti alle condizioni di altimetria, di ambiente, di visuali, anzichè sovrapporre schemi geometrici preconcepiti; di seguire i caratteri regionali e locali per quello che riguarda lo stile delle masse e del colore; di stabilire un ambiente limitato e raccolto intorno ai monumenti e non soverchiamente aperto e vuoto; di associare gli edifici principali con senso di proporzione, che talvolta può giungere (come è giunto in opere del Cinquecento e del Seicento) ad una composizione architettonica unica; nell'evitare la soverchia regolarità quando non abbia un preciso scopo di estetica; nel creare piazze non troppo grandi, con notevole spazio dato alle pareti piene, e, nelle regioni in cui il clima lo richiede, ai portici.

Uno degli esempi più evidenti della diversità tra le due espressioni estetiche si ha nell'aspetto dei corsi d'acqua attraversanti le città. I possenti muraglioni regolari, come nel Lungotevere a Roma e nel Lungarno a Firenze ed a Pisa, rappresentano la grandiosità e la simmetria di una sistemazione organica di tipo moderno; il carattere trito e frastagliato dei canali di Venezia e di quelli di Bruges, o del Rio di Mantova o del Naviglio di Milano prima dell'ultima trasformazione rappresentano il secondo tipo.

(1) Nei temi architettonici può stabilirsi una suddivisione analoga a quella testè accennata per l'Edilizia: espressioni necessariamente nuove in temi nuovi, come i magazzini di vendita, le stazioni, i mercati coperti, gli stabilimenti industriali; espressioni rispondenti liberamente alla tradizione nei temi che in qualche modo la continuano nella pratica funzione, come la casa, il palazzo pubblico, la chiesa.

Digitized by Google

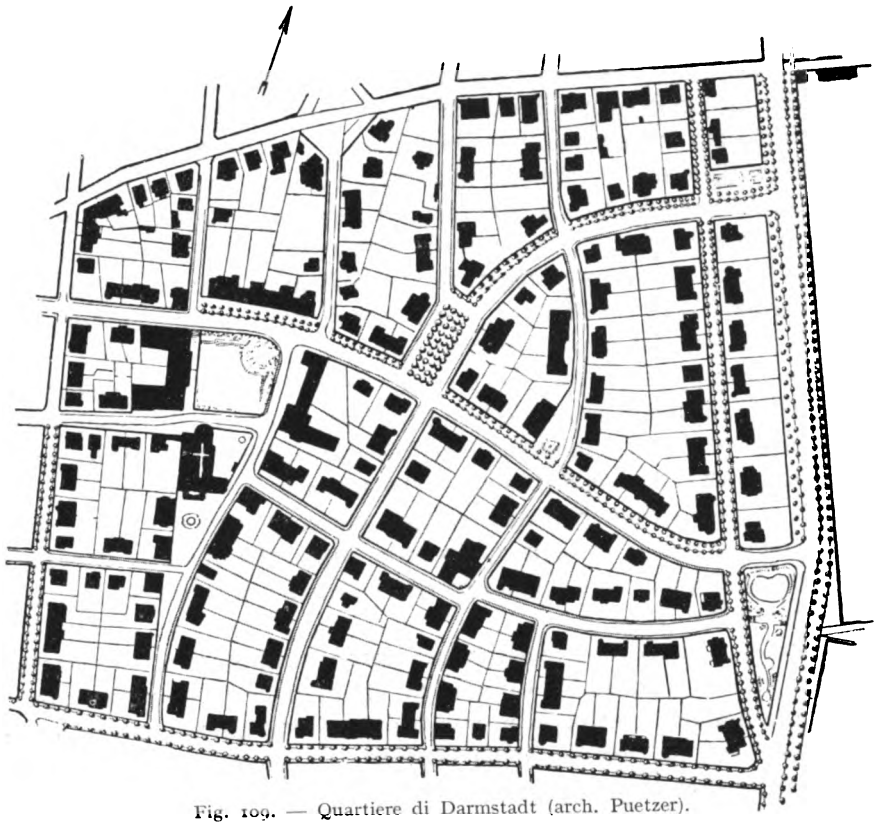


Fig. 109. — Quartiere di Darmstadt (arch. Puetzer).

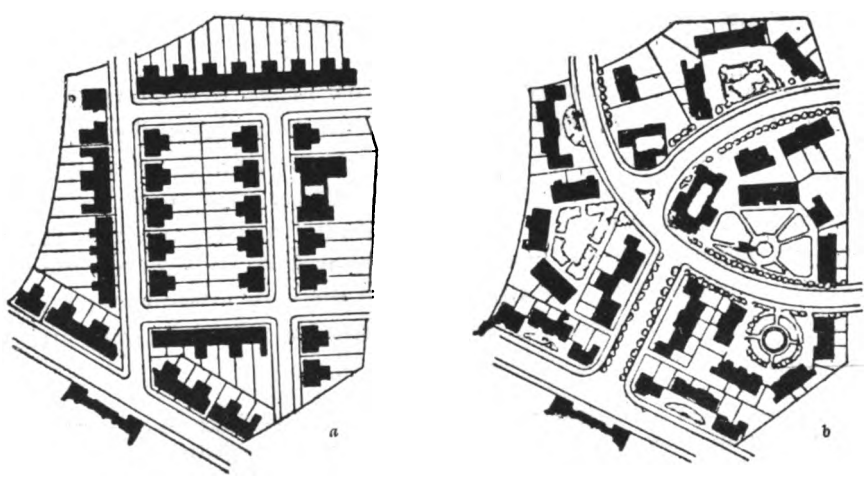


Fig. 110 *a*, *b*. — Planimetria di un quartiere di villini secondo tracciati rettilinei o secondo i curvilinei, proposti dall'*Association for Garden City*.

Digitized by Google

Gli studi, testè accennati, del Sitte e della sua scuola si occupano essenzialmente di questa « estetica tranquilla » riportata agli antichi esempi, considerati come modelli mirabili dell'Arte degli spazi, come fonte di osservazioni e di norme da valere nella ripresa di una moderna composizione. Ed anche si è già accennato alle esagerazioni inevitabili in cui questo manipolo di studiosi è caduto nel voler troppo generalizzare, nel voler quasi esclusivamente considerare le soluzioni pittoresche, portando artificiosamente la irregolarità ad applicazioni regolari, e soprattutto nel non aver stabilito nettamente la classificazione sopra indicata tra gli organismi a grande e piccolo traffico, a cui rispondono diversissime condizioni di apprezzamento e quindi diversissime norme. Ma, a veder bene, quegli studi sono utili anche per affrontare i temi nuovissimi, non per le loro conclusioni, ma per le loro osservazioni. Rappresentano infatti, in contrapposto ai pregiudizi ed alle volgarità che il secolo scorso ci aveva lasciato in eredità non lieta, una serie di dati interessanti, i quali possono essere utili in diverso grado in tutti i casi, in quanto si riferiscono all'elemento permanente soggettivo che è nella potenza visiva dell'uomo, nella sua possibilità di comprendere in un sol quadro più oggetti e proporzionarli, e trarre dal confronto effetti di armonia o di contrasto, di meraviglia o di calma, facendo capo alle diverse impressioni che eccitano la fantasia, l'immaginazione, il ricordo, il senso naturale e fisiologico d'armonia che è nel nostro spirito.

Possono dirsi, in altre parole, quegli studi i primi saggi di una vera estetica urbanistica. Molto va in essi rettificato e molto va aggiunto, e forse ancora non è possibile riassumere tale nuova disciplina in una completa trattazione, ma solo proseguire con metodo induttivo la casistica delle osservazioni e dei suggerimenti pratici; e questo si farà nelle brevi note seguenti.

Schemi e stili di tracciati. — Proseguendo la classificazione tra i due ordini di soluzioni che la estetica edilizia ha di fronte nei suoi tracciati, la regolare e la pittoresca, potremo anzitutto applicarla ai tracciati delle vie: i quali possono essere vere opere d'Arte, ed all'occhio esperto rivelano in tal caso una loro armonia grafica che è indice di un felice effetto estetico.

La strada rettilinea è la espressione lineare del primo tipo, la strada curvilinea, frastagliata, interrotta, lo è del secondo. La rettilinea ha i pregi dell'ordine ed i difetti della monotonia: è troppo uguale la prospettiva, sicchè tutta la via si spiega fin dall'inizio sotto gli occhi di chi deve percorrerla, e le facciate delle case si vedono troppo di scorcio; ma possono ravvivarla la visuale, monumentale o naturale, del fondo (come un grande edificio, una cupola, un obelisco, ovvero un monte od un bosco (1) verso cui l'asse della via si dirige) ed i distacchi ottenuti con vie, piazze, giardini laterali, sì da interrompere la continuità delle pareti. Preferibilmente concavo,

(1) La cura delle visuali fondali dovrebbe essere essenziale nei tracciati delle grandi vie rettilinee; e questo era infatti nella edilizia dal Cinquecento ai primi dell'Ottocento, ed il tipo così frequente di schema triangolare o stellare teneva più a queste ragioni estetiche di convergenza che non ad esigenze pratiche. Poi la fretta, la banalità, il prevalere dello schema rettangolare tracciato a tavolino sulle piante ha fatto assai spesso dimenticare tale elemento di bellezza. A Roma nel quartiere dei Prati di Castello nessuna via ha in asse la cupola di S. Pietro, o Castel S. Angelo, o la sommità di Monte Mario.

Digitized by Google

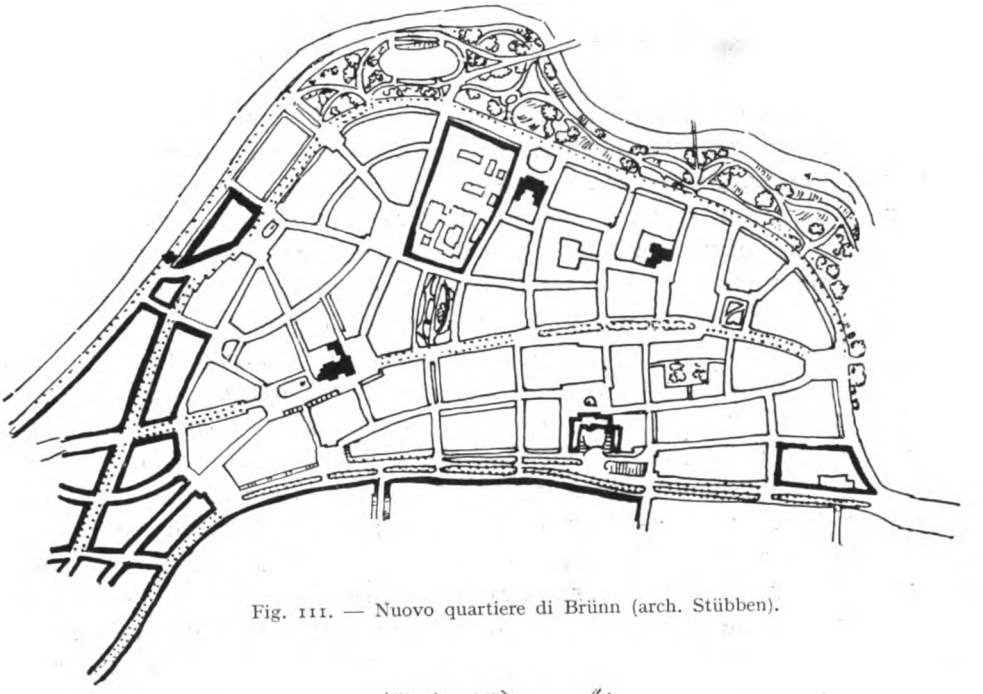


Fig. 111. — Nuovo quartiere di Brünn (arch. Stübben).

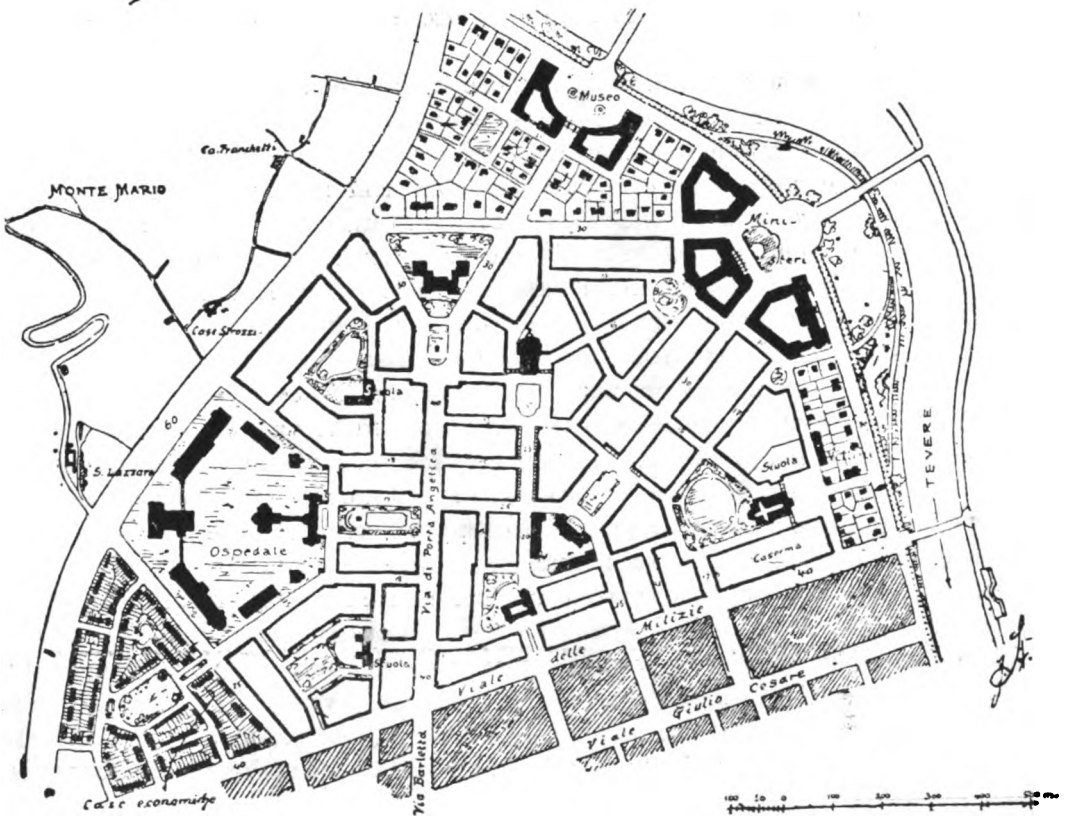


Fig. 112. — Progetto di sistemazione della Piazza d'Armi in Roma (arch. Stübben).

Digitized by Google

anzichè convesso, deve esserne, per ovvie ragioni di veduta, l'andamento altimetrico. Opportunamente anche l'Unwin suggerisce di diminuire la monotonia delle vie rette mediante rientranze e sporgenze che mostrino le facciate laterali od affaccino piazzette alberate, senza però giungere alle soluzioni regolari e sistematiche dell'Hénard o del Jansen (vedi alle fig. 107 e 120).

La strada curvilinea è caratterizzata da varietà di movenze che ad ogni passo muta il quadro e mostra nuovi aspetti inattesi, da carattere individuale, da effetti non indefiniti ma raccolti; e se vi si accompagna varietà di sezioni e di incontri, consente all'Architettura condizioni più vive che non l'uniformità della via retta.

Esaminando i caratteri edilizi delle città del passato, si sono già questi due tipi incontrati con vicenda alterna; si sono viste le città greche e romane orientarsi verso il tipo regolare coi tracciati rettilinei di strade, coi centri monumentali ricchi di portici e di grandi edifici pubblici associati con simmetria; e, per converso, le città medioevali disporsi secondo schemi irregolarissimi, con le vie tortuose, con le piazze di vario perimetro, raccolte intorno ai monumenti dissimmetricamente disposti; e le città del Rinascimento riavviarsi nuovamente negli elementi principali alle disposizioni regolari pur lasciando libera varietà nei secondari, ma stabilendo armonici rapporti di proporzione tra gli spazi; fino alla conformazione seicentesca e settecentesca che, partendo dagli esempi di Roma, univa l'edilizia all'architettura grandiosa, associando i monumenti principali al loro quadro e disponendone altri a terminare le visuali delle grandi vie.

A questi esempi si riannodano molte delle sistemazioni edilizie moderne; e qui si è già parlato a tal proposito del rinnovamento di Parigi sotto Napoleone III, che ha rappresentato il trionfo della estetica regolare conseguente alle soluzioni che già avevano nelle città italiane del Cinquecento e del Seicento i loro prototipi e che trovavano il loro ampio sviluppo nel Settecento francese; e della reazione della scuola del Sitte e del Buls e della più moderna Urbanistica tedesca, che hanno valorizzato il libero e vario carattere delle vie, delle piazze e degli incontri desunti dalla edilizia medioevale; e la ripresa della linearità e della simmetria, o le equilibrate applicazioni intermedie ispirate ad un sano eclettismo.

È interessante notare come un mutamento opposto a quest'ultimo ora accennato si manifesta in America, ove gli urbanisti tentano ora di far perdonare il sistema rettilineare invalso finora sino all'assurdo, talvolta nelle piante immaginate a due dimensioni senza tener conto delle condizioni altimetriche (1); nei quartieri eccentrici, a Chicago come a Montevideo, si disegnano ora vere girandole di viali e di vie curvilinee, innestate alla rigida scacchiera cittadina.

Queste oscillazioni, se dimostrano una incertezza ed una impreparazione gravi, ci persuadono che in questa, come in quasi tutte le opere umane, non v'è una sola verità, e che le soluzioni diverse possono essere nei singoli casi buone o cattive, opportune o no, purchè si applichino con senso d'arte e si salvino dalla banalità e dalla oziosa accademia. Molto vi hanno a vedere il tipo fabbricativo dei quartieri che debbono sorgere, la configurazione naturale, la esistenza o meno di nodi monumentali,

(1) Vedi quanto si è esposto sopra a pag. 96.

Digitized by Google

e, d'altra parte, lo stile edilizio a cui la nuova fabbricazione s'innesta. Così, ad esempio, il sistema curvilineo si presenta necessario in una regione collinosa, opportuno in un quartiere di villini; ove tuttavia può anche applicarsi una soluzione mista che risponda, in piccola scala, alla suddivisione poc'anzi accennata tra la rete maggiore ed il tracciato intermedio, col dare regolarità di composizione alla via ed alla piazza principale.

Gli spazi liberi. — Nei riguardi della conformazione dei grandi spazi, pur ribadendo la distinzione già fatta di piazze di traffico, ampie, aperte, subordinate alle razionali traiettorie dei veicoli, e piazze vere e proprie, non vastissime, raccolte, con ampia superficie data alle pareti, con angoli al di fuori del percorso del movimento, molte considerazioni possono aggiungersi:

1° Le dimensioni assolute anche nelle piazze di grandissimo traffico od in quelle di carattere monumentale è bene che non superino i m. 120 a 150 nel lato minore, 180 a 250 nel lato maggiore, a meno che non giunga ad integrarle un vasto gruppo di alberi che può avere sviluppo indefinito. Anche nella tendenza verso la vastità, che impressiona e sbigottisce, non bisogna esagerare se non si vogliono raggiungere risultati opposti a quelli cercati. L'uomo può essersi avvezzato allo spazio, ma è rimasto quello che era, con la sua statura ed il suo organo visivo, che non può davvero percepire immagini oltre un certo limite, nè può riconnetterle in un unico quadro prospettico. Superato il limite, la euritmia, che appare felicissima nei disegni planimetrici in cui le varie masse sembrano ben corrispondersi, manca nella realtà; e gli edifici, anche se vasti, sembrano piccoli ed inadeguati, perchè, legati anch'essi alla scala umana, non possono seguire proporzionatamente l'ampliarsi degli spazi; e si giunge al risultato paradossale che la vastità sconfinata si risolve in piccolezza banale e povera. La regola è magnificamente confermata dall'eccezione della Piazza di S. Pietro in Roma, ove nella grandiosità dei porticati questo modulo umano è scomparso.

2° Uno spazio libero aggiunto di lato o di seguito ad un altro è talvolta inopportuno se l'occhio lo unisca subito al primo senza una linea decisa ed un armonico collegamento; è invece di felicissimo effetto quando non appaia a prima veduta, e solo si manifesti per la luce e l'interruzione delle linee, in quanto aggiunge l'interesse dell'impreveduto e svolge un secondo quadro quando l'osservatore ha ormai chiuso il primo.

Gli esempi della Piazza e della Piazzetta di S. Marco in Venezia (fig. 37), della triplice piazza intorno alla chiesa di S. Nicola in Bari od alla cattedrale di Salisburgo (fig. 39 e 40), i sagrati delle chiese e le laterali piazzette ombrose fatte per mercati e per fiere così frequenti nelle piccole città di Francia, ci dànno tutta una gradazione di esperienze su questo aggruppamento degli spazi.

3° L'occhio misura in modo straordinariamente grossolano gli angoli e apprezza come regolari spazi pseudo-regolari, come, ad esempio, la Piazza di S. Marco a Venezia, o la Piazzetta di S. Maria della Pace a Roma (fig. 37 e 41). Quando però il quadro offre elementi di riferimento per accorgersi di una irregolarità, come, ad esempio, nell'asse di una via a cui non corrisponde un fondale disposto ad esso simmetrico, la mente non lo tollera. In altre parole, in essa è una incertezza che si risolve in una impressione spiacevole, e quindi brutta, quando l'opera edilizia, come anche l'opera architettonica, è costituita da elementi che non si corrispondono, e non ha pertanto

Digitized by Google

nè un deciso carattere di regolarità, sia pure illusionistico, nè un deciso carattere di irregolarità. Solo tale inconveniente è più o meno tolto quando la composizione del primo piano del quadro prevale decisamente su quella del secondo e richiama a sè tutta l'attenzione dell'osservatore.

Così nella Piazza di S. Pietro in Roma il portico berniniano non fa considerare che a destra ed a sinistra gli elementi che si affacciano sono quanto mai dissimmetrici: a destra il grande palazzo papale che si eleva, a sinistra piccole case che traspariscono tra le colonne, ma non raggiungono l'altezza della trabeazione curvilinea. Qualcosa di simile avviene nella Piazza del Popolo in Roma nel contrasto tra l'altura del Pincio che sorge da un lato e la pianura e gli edifici verso il Tevere dall'altro.

Invece nella Piazza S. Francesco di Paola, ora del Plebiscito, a Napoli, tale compensazione non è raggiunta, e la magnifica linea della chiesa e dei porticati ricurvi che da essa si avanzano è soverchiata ed alterata dal profilo povero e smozzicato delle brutte case che irregolarmente si affacciano dietro di essa, quasi incomodi curiosi che si affollino a guardare le cerimonie che si svolgono nella piazza monumentale (1).

4° Le condizioni di ottimo apprezzamento di edifici od altre opere monumentali sono state dal Märtens (2), a cui il Sitte e lo Stübben hanno portato il valido aiuto della loro conferma basata sulla osservazione edilizia, così stabilite: Quando si vuole avere la percezione dei particolari, occorre che la distanza del punto di vista sia uguale all'altezza; quando il principale valore è dato dai rapporti di massa di un edificio col suo ambiente, si giunge al triplo; quando infine l'effetto è di ordine pittoresco, al quadruplo, rapporto che è bene non superare.

Rientra così il concetto dello spazio racchiuso e definito necessario per l'apprezzamento, cioè il concetto che è stato illustrato trattando delle piazze nelle vecchie città e riportandone esempi; chè se l'edilizia ha nuovi mezzi e nuovi schemi, le condizioni di ambientismo architettonico, legate all'uomo, non possono sostanzialmente mutare.

In questo stesso ordine d'idee il Sitte consiglia l'adozione di piazze non troppo profonde di contro a torri od a testate di edifici alti, come i transetti delle cattedrali, e piazze larghe su prospetti estesi orizzontalmente; raccomanda di evitare le piazze quadrate e di dare al rettangolo rapporti semplici tra i lati.

5° L'estetica delle piazze aperte rese necessarie nella rete del grande movimento è ben diversa da quella testè indicata, ma pure occorre procurare che in esse, come negli innesti multipli di strade, la disposizione utile pel movimento coincida, non soltanto con una disposizione utile pei pedoni, troppo spesso dimenticati, ma anche con una generale euritmia: non spazi sbandati da ogni parte, non smussi sfuggenti che non reggono la linea, non angoli acuti, o brevi fronti aguzze od arrotondate di edifici, ma una certa unità geometrica che dia un senso di compostezza allo spazio ed uno sviluppo per quanto è possibile ampio di pareti continue. Il sistema rotatorio, quasi

(1) Vedi nella trattazione su « Napoli » e nella relativa illustrazione a pag. 251 le proposte per ovviare a tale grave inconveniente che deturpa una delle più belle piazze d'Italia.

(2) Cfr. MAERTENS, *Der optische Massstab*, Berlino 1884; A. BRINCKMANN, *Der optische Massstab im Städtebau* (*Wasmuth's Monatshefte*, 1914, II). Vedi anche le norme precedentemente indicate per gli edifici del Rinascimento.

Digitized by Google

sempre seguìto dal traffico dei veicoli in tali nodi, non rende affatto necessario che le vie che vi giungono abbiano una continuità rettilinea dai due lati, il che può consentire maggior libertà negli incontri e negli aggruppamenti delle masse e possibilità di una conformazione non priva di armonia.

6° Nelle piazze o nelle vie panoramiche il tipo aperto dello spazio è richiesto non da ragioni tecniche, ma da una nota di bellezza naturale che risponde ad una delle non molte preoccupazioni estetiche comuni nelle città moderne. Un grado intermedio tra la piazza racchiusa e quella aperta panoramica è dato da piazze che verso la esterna veduta aprono soltanto un qualche ristretto distacco per « allargare l'aere », come dicevano i Cinquecentisti; ed ecco gli esempi già noti della Piazza di Pienza e della Piazza romana del Campidoglio o quello, più sviluppato, della suddetta Piazza di S. Francesco da Paola, ora del Plebiscito, in Napoli.

La piazza panoramica o la via panoramica, sia che appartengano alla città, come la detta Piazza del Plebiscito a Napoli, l'Andrassy-ucca a Budapest, la Princess Street ad Edimburgo o che si colleghino a ville od a passeggiate suburbane, come la Via di Posillipo e la Caracciolo a Napoli, il Viale dei Colli ed il Piazzale Michelangelo a Firenze, la villa Corsini ed il Piazzale Gianicolense in Roma, sono caratterizzate dal lato a valle in tutto od in parte sgombro da costruzioni, le quali solo possono consentirsi in tali casi più in basso, con le coperture almeno due metri sottostanti al livello stradale, e con un sistema fabbricativo rado tra cui abbia posto importante la vegetazione. La provvida Legge per la tutela delle bellezze naturali consente di stabilire tali norme di opportuna difesa di quello che è patrimonio di tutti, come quella sulle ville ed i parchi fornisce armi per stabilire il rispetto di quegli elementi come viali, terrazze di belvedere, scalee, ecc., in cui la composizione architettonica tra i mezzi svariati della pietra, della vegetazione, dell'acqua, pone anche la veduta come elemento essenziale di bellezza.

Evidentemente tutti questi concetti non possono avere valore assoluto, e le norme così adombrate sono suscettibili di eccezioni e di applicazioni subordinate. Talvolta, come sempre nell'Arte, un espediente genialmente indovinato può consentire nuovi rapporti e più complesse soluzioni. Le colonne isolate o torri od antenne, come negli esempi mirabili della Piazza e della Piazzetta di S. Marco e della Piazza dei Signori di Vicenza, possono interrompere la continuità delle linee e creare nuovi effetti; i portici possono congiungere od interrompere i varî quadri, preparando una veduta racchiusa che poi diviene ampia (e Bologna ce ne offre innumerevoli esempi che sono capolavori dell'imprevisto); una fontana, un gruppo d'alberi, un'edicola, la forma od il colore di un edificio monumentale (come il palazzo Maffei in Piazza delle Erbe in Verona, od il gruppo del palazzo Pamphili e della chiesa di S. Agnese in Piazza Navona di Roma) possono costituire un polo architettonico ed attirare l'attenzione nell'insieme edilizio. Come nell'Architettura la Decorazione, così nell'Edilizia l'Architettura può intervenire coi suoi mezzi a modificare gli effetti e ad alterare in un senso o nell'altro le proporzioni.

Gli spazi in relazione con gli edifici. — Come già si è accennato a proposito delle condizioni di visuale e di ottimo apprezzamento, un reciproco rapporto esiste tra gli spazi e lo schema architettonico degli edifici, considerato anzitutto nelle masse e poi

Digitized by Google

nelle linee e nel colore. Ed è codesta una essenziale condizione di estetica, assai trascurata nei moderni piani regolatori, che porta a vedere la Edilizia in funzione architettonica e l'Architettura in funzione edilizia.

Si comincia ora a rilevare di nuovo quello che già dal Cinquecento alla fine del Settecento aveva rappresentato criterio dominante, cioè che quando si hanno ampi spazi regolari la composizione architettonica dovrebbe essere unitaria ed armonicamente proporzionata alle ampiezze delle superficie libere, seguendo così il concetto della *Eurytmia* vitruviana.

Indicare infatti un felice tracciato di vie e di spazi può non valer nulla se la terza dimensione non completa la linea, se l'elemento architettonico non vi risponde. Disegnare una piazza tutta simmetrica e lasciare poi all'arbitrio dei privati di disporvi case diversissime tra loro per lunghezza di fronti, per altezze, per carattere stilistico (come, ad esempio, in Roma nella Piazza Mazzini e nel Piazzale Nomentano), vuol dire rovinare nel peggior modo una concezione d'Arte; porre un nuovo grande edificio isolato a sbadigliare in un enorme spazio vuoto, porre all'estremo di una lunga via un monumentino minuscolo, rappresentano errori imperdonabili purtroppo non infrequenti nelle moderne città e che erano invece rarissimi nelle antiche, in cui quasi sempre un'energia unica, con un unico programma, creava lo spazio e gli edifici, e l'ambientismo era quasi un istinto.

Occorre tuttavia dire che non è sempre facile legare in modo ben coordinato le fabbriche dei privati, che sorgono in diverso tempo e con esigenze diverse, ad un disegno architettonico prestabilito, od almeno ad una sagoma fissa e ad alcune norme restrittive; e d'altra parte non si può domandare loro una elevatezza di carattere che non risponde al loro scopo; ed ecco pertanto presentarsi opportuna la disposizione e l'associazione dei pubblici edifici nei centri predisposti con quella serrata unione tra Edilizia ed Architettura che si è testè indicata come norma fondamentale e che in tal modo può passare dalle affermazioni accademiche alla realtà costruttiva.

La collocazione dei pubblici edifici ed il loro carattere nei riguardi edilizi acquistano pertanto un valore principalissimo per stabilire i punti salienti per nobiltà architettonica della città o dei singoli suoi quartieri: sia che si aggruppino insieme sulle principali piazze ed ivi facciano parte, nella corrispondenza delle masse e delle linee, di un più vasto e grandioso disegno, sia che si schierino su di una amplissima via, componendo sul suo percorso una serie di quadri architettonici, sia che nel fondo di vie o di giardini costituiscano le mète delle visuali.

Quando in Roma si sono disseminati, nella meschina cecità del governo giolittiano, i nuovi edifici dei Ministeri nei punti più disparati della città, si è commesso un errore irreparabile non solo nei riguardi dello sviluppo cittadino sbandato in tutti i sensi, ma anche in quelli estetici, col perdere un'occasione unica per ottenere la concentrazione in nodi monumentali (1).

Felici esempi in Italia si hanno invece nella Bergamo Nuova, ove lo schema ed i principali pubblici edifici hanno avuto per autore l'arch. Marcello Piacentini, e la

(1) Vedi quanto è riferito più ampiamente in proposito al cap. VIII nella trattazione che più specialmente riguarda lo sviluppo moderno di Roma ed i suoi maggiori problemi edilizi.

Digitized by Google

Piazza Vittorio Veneto e la Piazza Dante si succedono (vedi fig. 114) in armonica composizione; fuori d'Italia, a Vienna nei varî nuclei del Ring, a Strasburgo nella Neustadt, a Parigi, ove hanno fatto scuola in tante applicazioni monumentali la concezione unitaria di Piazza della Concordia e degli altri esempi che altrove si sono accennati. Monaco di Baviera col Maximilianeum e col monumento della Bavaria ha magnifiche applicazioni di fondali monumentali a mèta dei grandi viali. A Praga il grandioso

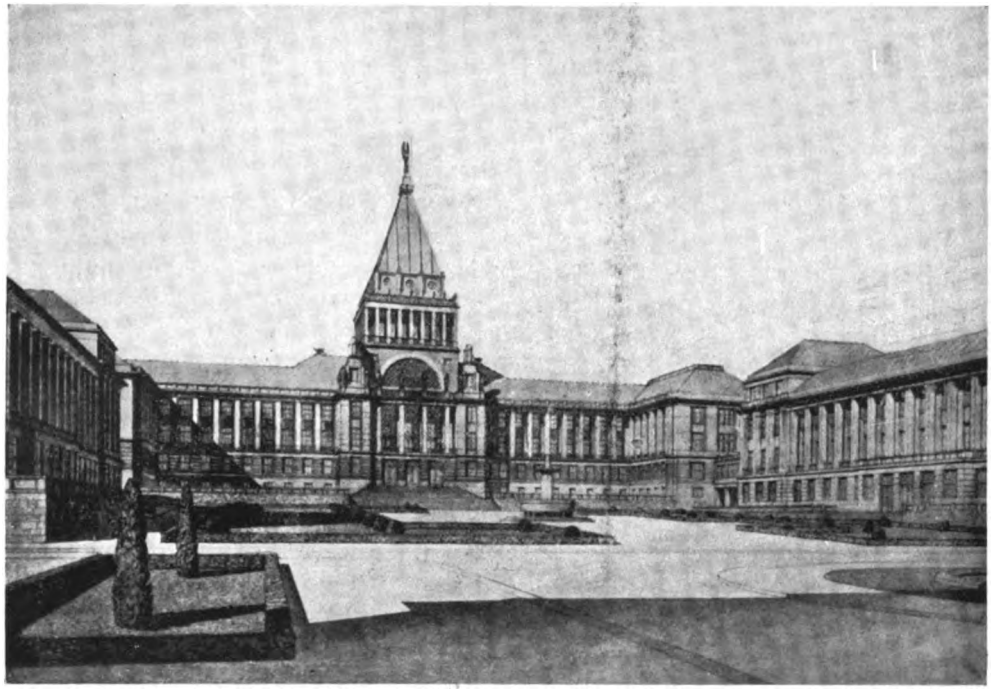


Fig. 113. — Progetto dell'arch. Engel pel Politecnico di Praga.
Esempio di composizione edilizia nel coordinamento delle masse e delle linee dei varî edifici.

progetto dell'Engel per gli edifici del Politecnico (vedi fig. 113) rappresenta un bell'esempio di una composizione di Architettura edilizia, ottenuta cioè con l'aggruppamento degli edifici e coi giusti rapporti delle masse e delle linee.

In questi temi della associazione di spazi e di edifici organicamente ideata per ottenere effetti monumentali (temi in cui tanto possono istruirci sperimentalmente gli esempi del passato) si presenta alfine nella forma integrale la sistemazione edilizia di estetica ampia e solenne, la quale — occorre ben affermarlo — solo così può essere affrontata e risolta. Ad essi quindi fanno capo in modo concreto i tanti studi dei grandi spazi centrali delle città antiche o moderne.

Non sarà forse inutile soffermarsi incidentalmente ad un esempio, di vivo interesse, che nella complessità dei suoi rapporti tra l'Architettura degli spazi e quella degli edifici, di nobile destinazione, che vi si affacciano può fornire utile argomento di considerazioni di vario ordine e di dirette osservazioni sperimentali; ed è quello della Piazza di Venezia in Roma.

Digitized by Google

Era dessa in origine una piazzetta racchiusa tra il palazzo di Venezia ed il palazzetto che a quello era unito in angolo. Il collocamento del monumento a Vittorio Emanuele sul Campidoglio ha mutato radicalmente il carattere, col creare una maestosa scena in pietra e costituire, a fondo del Corso, l'elemento dominante.

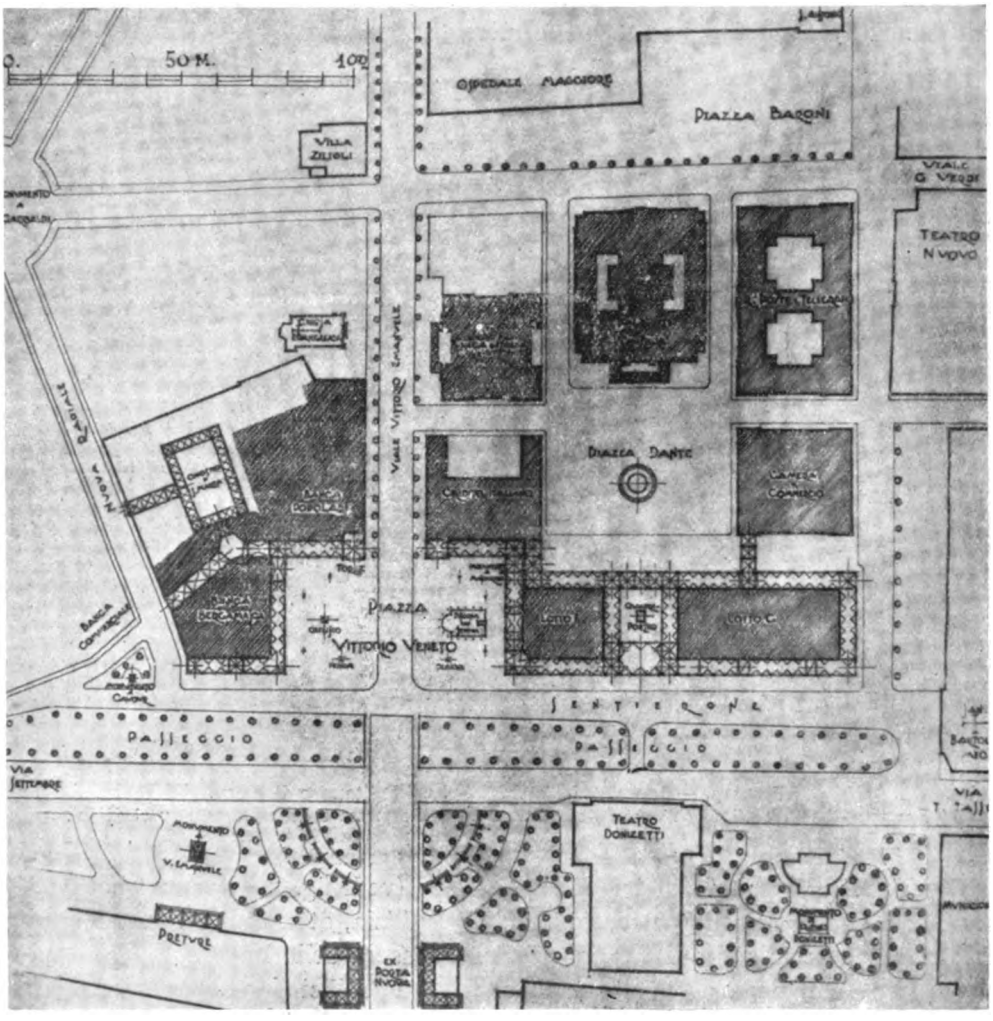


Fig. 114. — Bergamo. Piante delle piazze della città nuova (arch. Piacentini).

Scomparso il palazzetto, ricostruito altrove, è con esso sparita la piazzetta e vi si è sostituita una piazza ben più ampia avente decisamente per asse quello del monumento.

Il vecchio palazzo di Venezia, il palazzo di villeggiatura creato con fasto inaudito da papa Barbo, che nel suo forte aspetto arieggia al castello, con la torre angolare della Biscia, il coronamento merlato, gli spazi inuguali, le pareti piene e scure, si è trovato nella nuova piazza tutta aperta alquanto a disagio, come un signore che diventa servo. Gli si è creato di contro quasi un facsimile in cui le linee si adattano ad accogliere i vani regolari dei molti piani di una casa; e l'insieme è, secondo i punti di vista, assai

Digitized by Google

bello od assai brutto: è grandiosamente monumentale l'associazione delle masse, dominata dal Vittoriale, rispondente ai canoni della scenografia, un po' grossolana ma forte, dell'Ottocento (solo è da notarvi che le due alte torri simmetriche sono quinte troppo alte che impiccoliscono lo scenario); l'affacciarsi degli edifici del Corso e dei monumenti

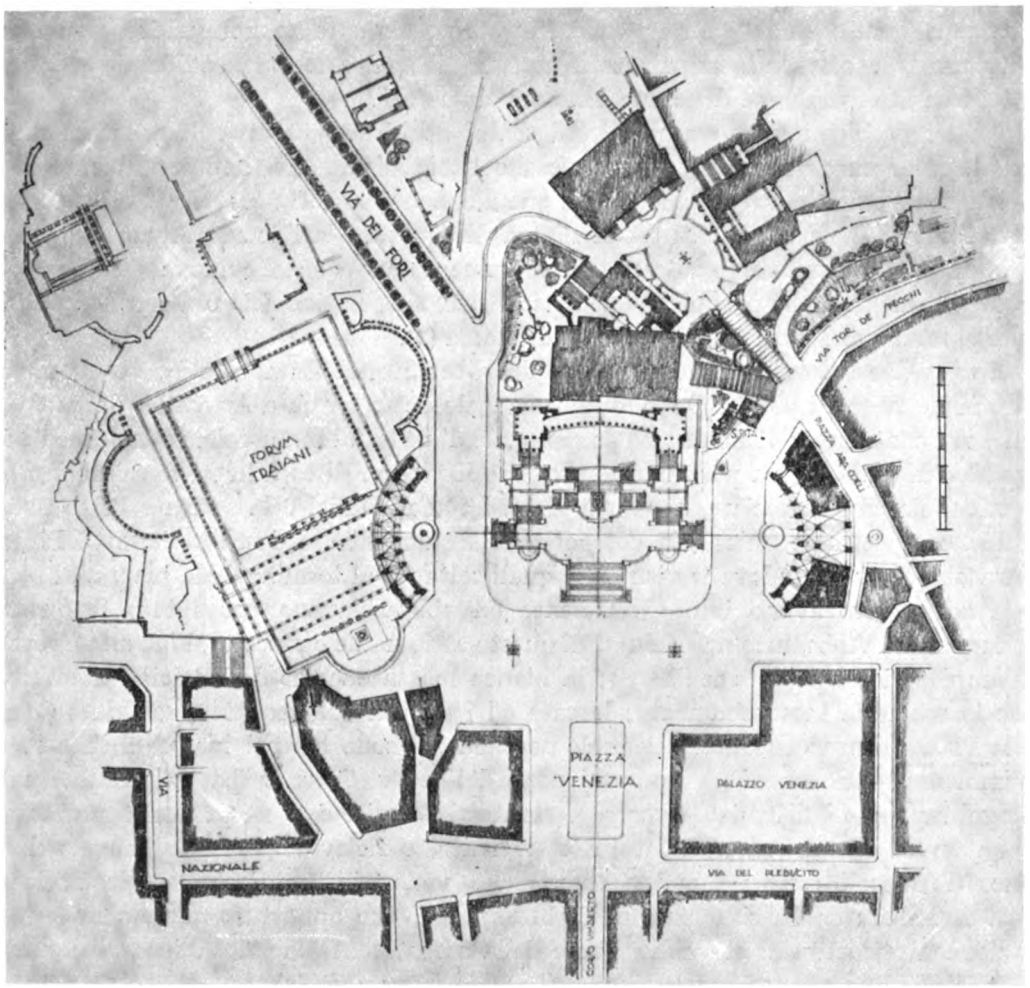


Fig. 115. — Roma. La Piazza Venezia ed i dintorni del Campidoglio (secondo le proposte della Commissione del Piano regolatore).

del Foro Traiano e del Campidoglio dà uno svolgersi vario di visuali, una successione di quadri magnifici di romanità; ma d'altro lato può dirsi addirittura grottesca la traduzione architettonica del palazzo-castello quattrocentesca nell'edificio di speculazione del secolo XX, assurda e mancante di ogni senso d'ambientismo la trasformazione da un'Architettura spaziale raccolta ed irregolare ad un'altra aperta e simmetrica.

Così per questi rapporti tra l'antico ed il nuovo, per quello che si è fatto e per quello che ancora deve farsi, è la Piazza di Venezia con gli spazi che vi si associano, anche negli errori, un interessantissimo campo di osservazioni, di studi, di quesiti. Di essi quelli di

Digitized by Google

maggiore attualità riguardano le due ali, cioè le costruzioni nuove o vecchie, a sinistra del quadro verso la basilica Ulpia ed il Foro Traiano od a destra verso la Piazza d'Aracoeli, ove il tema interferisce con altri, interessanti due grandi ambienti monumentali. È ivi da lasciare spazi interamente liberi, o si impone una ricostruzione per chiudere gli spazi? E può questa consistere in loggiati di non grande altezza? O può, nella considerazione che le quinte così arretrate poco rientrano nel quadro, rinunciare alla simmetria costruendo un palazzo di non grande mole a destra ed affidando a sinistra agli alberi la separazione delle due zone monumentali?

Questi problemi hanno negli ultimi tempi acquistato carattere importantissimo attuale ed urgente e son divenuti complessi col coinvolgere questioni di ambiente degli antichi spazi e degli antichi monumenti, quando, con una fretta eccessiva, si è demolito tutto l'isolato di case esistenti tra la Piazza di Venezia e la Piazza d'Aracoeli sotto al Campidoglio, determinando a destra del monumento nuovi spazi e nuove visuali imprevedute; e gli echi delle polemiche che ne son sorte si spengono solo ora con le proposte della Commissione pel Piano regolatore di Roma (1).

Entrava in scena, pel nuovo spazio libero creato, il Campidoglio: tema da far « tremar le vene e i polsi ». Quando Michelangelo dette forma d'Arte alla piazza ed al colle, ove contrastano il significato augusto e le dimensioni minuscole, si valse, con una sapienza di cui solo ora possiamo apprezzare il valore, di espedienti mirabili di prospettiva, sia con l'associare, come s'è visto, i singoli edifici e la scalea e l'alto podio in una composizione unica, sia col porla di seguito alla modesta e ristretta Piazza d'Aracoeli che racchiudeva le visuali, le quali soltanto al termine della piazza, ai piedi della scalea, trovavano improvvisamente ed abbracciavano per intero il quadro monumentale. Abbattuto uno dei lati di questo atrio umile e raccolto, l'incanto è rotto; il Campidoglio si perde « nell'aere »; la bianca massa enorme di botticino del Vittoriale lo schiaccia inesorabilmente; le case ed i palazzi che costituivano il lato Ovest della Piazza d'Aracoeli, adatti per tale posizione, si sono trovati inattesamente su di un immenso spazio amorfo, a formare fondale di linee trite e smozzicate a grandi visuali, ed ogni rapporto è distrutto. Occorre pertanto ricostruire con massa non ingombrante e con forme semplicissime il lato Est demolito, e rielevare altresì all'angolo della scalea d'Aracoeli, avanti ai ruderi nuovamente venuti in luce, la bella chiesa seicentesca di S. Rita da Cascia, opera di Carlo Fontana, che opportunamente compierà la funzione di ricostituire il primo piano della scena, contribuendo a separare nuovamente i *due quadri che non avrebbero mai dovuto essere uniti* (2).

Questi concetti ha seguìto la Commissione recentemente nominata per lo studio del Piano regolatore di Roma: essi si concretano nel disegno di massima riprodotto nella fig. 115, che pone a destra ed a sinistra del monumento a Vittorio Emanuele due vasti portici ad esedra: tutto aperto l'uno, verso la basilica Ulpia ed il Foro Traiano, addossato l'altro ad un edificio pieno, che ripristina la linea della Piazza d'Aracoeli.

Questo grandioso « caso clinico » ci ha portato assai lontano ed è venuto ad interferire con gli argomenti dell'ambientismo nei riguardi dei rapporti coi monumenti

(1) Vedi, ad es., gli articoli di U. OJETTI in *Bello e Brutto*, Milano 1930.

(2) Cfr. G. GIOVANNONI, *Attorno al Campidoglio. Per la chiesa di S. Rita da Cascia* (*Capitolium*, dicembre 1929).

Digitized by Google

antichi e col carattere cittadino. E difatti ogni opera nuova in una vecchia città a tali questioni si trova sempre di fronte. L'abbattimento di un gruppo di edifici, che sembra risolvere una sistemazione edilizia, non fa che affacciare più gravi problemi per le nuove vedute che si determinano, i nuovi spazi che si uniscono. Il male si è che quasi sempre essi giungono impreveduti e si risolvono tumultuariamente...

E gli esempi potrebbero moltiplicarsi in tanti altri casi clinici italiani: la Piazza De Ferrari e quella della Vittoria a Genova, la Piazza Vittorio Emanuele a Firenze, la Piazza del Duomo a Milano. Ma la trattazione ci porterebbe troppo lontano; e, d'altra parte, qualche spunto se ne potrà trovare nei capitoli seguenti.

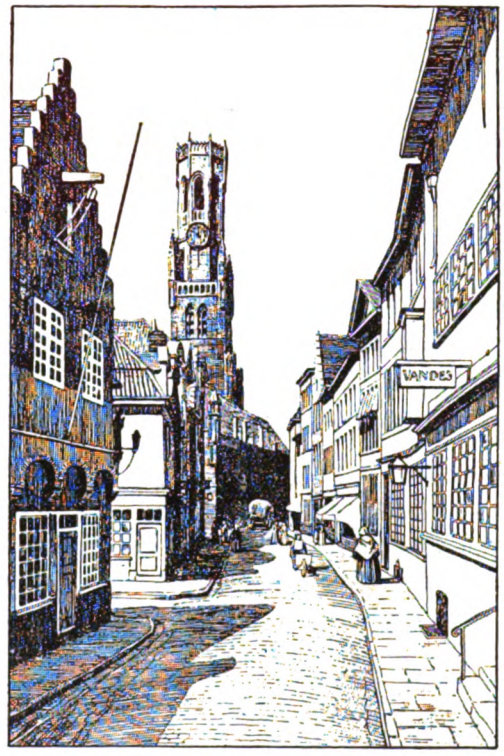


Fig. 116. — Rue des Laines a Bruges. Esempio di aggruppamento pittoresco di piccoli elementi e visuale fondale del *beffroi*.

I privati edifici. — Dalla complessa vastità di questi temi è forse più pratico discendere alla minuta congerie della «città di tutti i giorni», alla modestia degli edifici comuni. E non è argomento trascurabile, perchè a noi non basta avere una piazza monumentale, ma vogliamo che l'Arte discenda a ravvivare, pur in forma adatta, i comuni quartieri. Il poema non deve escludere la prosa bella e chiara, nè la fresca canzone popolare.

Anche per questi temi, come pei precedenti, si presentano, quali elementi essenziali pel carattere della città, i giusti rapporti di *misura* tra il tipo medio degli edifici e lo spazio su cui sorgono, e si riportano alle condizioni di percezione altrove studiate, e richieggono speciali provvidenze nei riguardi della lottizzazione da darsi agli isolati ed in quelli delle norme di tipo e di altezze stabilite dai regolamenti edilizi. Case piccole e frastagliate debbono corrispondere a vie ristrette ed a visuali limitate ed interrotte; edifici di grande mole vogliono ampiezza di piazze e di vie. Tanto sarebbe assurdo il porre grandi falansteri sulla Rue des Laines (fig. 116) di Bruges, sulle vie di Siena, sui canali di Venezia, altrettanto lo sarebbe il lasciare su vasti spazi un'edilizia minuta, che vi si perde. E da questo infatti derivano moltissimi guai delle moderne sistemazioni quando si mette il vecchio abitato in contatto con nuove vie e coi lotti quasi sempre vasti della nuova fabbricazione.

Così è bene che in un quartiere nuovo non vi siano contrasti di tipo fabbricativo; ma ciò non vuol dire che la costanza debba essere assoluta e monotona. Ad esempio nei quartieri di villini è bene che esista, per le ragioni estetiche del ritmo oltre che per quelle pratiche della destinazione, un nucleo di fabbricazione intensiva o semi-intensiva

Digitized by Google

(vedi alle fig. 109, 117, 118). In un grande e complesso quartiere nuovo opportunamente il Piacentini (1) invoca tipi di abitati a graduale sviluppo di altezza e di mole: costruzioni grandi ed altissime nelle maggiori vie mediane, piccole ed estensive all'esterno e nei settori intermedi; e queste proposte non fanno che ribadire il concetto della proporzionalità degli spazi.

Anche nella fabbricazione privata le ragioni dell'ambientismo interverrebbero a richiedere uno stile edilizio collettivo, cioè il coordinamento, se non l'unità, tra i gruppi fabbricativi, quasi a determinare l'architettura del gruppo o del quartiere.

Ritorniamo al tema che abbiamo appena adombrato, cioè allo schema spaziale e volumetrico degli edifici comuni di fabbricazione intensiva od estensiva, ordinariamente troppo grandi gli uni, troppo piccoli gli altri.

Tra le tante delusioni che ci ha arrecato la moderna edilizia, le due più gravi, perchè espresse nella quasi totalità delle fabbriche nuove, sono state quelle dei due tipi estremi, il grande casamento ed il villino.

Il casamento di tipo medio in Italia, di schema praticamente diverso dai tipi nordici d'importazione dalle ampie finestre basse e larghe, fitte od addirittura congiunte (2), si presenta con una necessaria monotonia desolante: cinque o sei piani di altezza come li richiede la utilizzazione dello spazio, fronte ordinariamente maggiore all'altezza, sicchè prevalente è lo sviluppo longitudinale, senza che questo costituisca un carattere veramente accentuato, disposizione regolare delle finestre lontane orizzontalmente più di quanto lo siano verticalmente. Nessun espediente architettonico riescirà a togliere a queste facciate il carattere comune ed uguale di stanchezza per una cadenza di rapporti che non è ritmo — martello che batte e non musica — per una noia ingenerata dalla uniformità, dalla indecisione, dalle dimensioni troppo grandi, che l'occhio fatica ad osservare e la mente a percepire, senza che un interesse od una armonia li distraggano; e (come già si è avuto più sopra ad accennare trattando genericamente le questioni di estetica) dalla fatica nasce fisiologicamente il senso inesorabile del brutto.

Il villino: piccolo e fragile. Se, come quasi sempre avviene, manca nella composizione delle varie unità ogni concetto organico, e, come dice così bene il Piacentini (3), « essi sembrano dadi buttati giù alla rinfusa da una mano gigantesca », se manca il provvido elemento connettivo della vegetazione arborea che circonda e nasconde e unisce, come avviene nei bei paesaggi dei colli Fiesolani o delle sponde dei laghi Maggiore e di Como popolati di ville e di case racchiuse nel verde, il villino è una povera cosa che infastidisce, perchè manca di ogni senso di proporzione e di ogni ordine nè regolare nè pittoresco. Ancor più disastroso è l'effetto nei tentativi, talvolta di per sè stessi geniali, di muoverne la massa con le torrette o le scale esterne od i

(1) Cfr. M. PIACENTINI, *Roma e l'Arte edilizia* (*Pegaso*, 1929).

(2) Nulla può esserci di più illogico delle volgari imitazioni che ogni tanto, sotto il falso nome di un cosidetto razionalismo, si vogliono fare nelle città italiane di moderne case tedesche a fascie orizzontali piene e vuote, quando il clima delle nostre città richiede la finestra rettangolare di limitate dimensioni più alta che larga, con le persiane che possano in estate diminuire la luce ed il calore insopportabili.

(3) Cfr. M. PIACENTINI, *Nuovi orizzonti nella edilizia cittadina*, Prolusione (*Nuova Antologia*, marzo 1922).

Digitized by Google

minuscoli loggiati; divengono allora pretenziosi giuocattoli che richiamano grottescamente al pensiero il confronto con le belle case campagnole naturalmente sorte, o le alte torri che erano titolo nobiliare in città medioevali, come Bologna, o Viterbo, o Tarquinia, o S. Gimignano.

Solo la Edilizia può salvare queste due manifestazioni estreme, nel primo caso col dividere, o con l'aggruppare in più vasti nuclei, nel secondo con l'associare in un

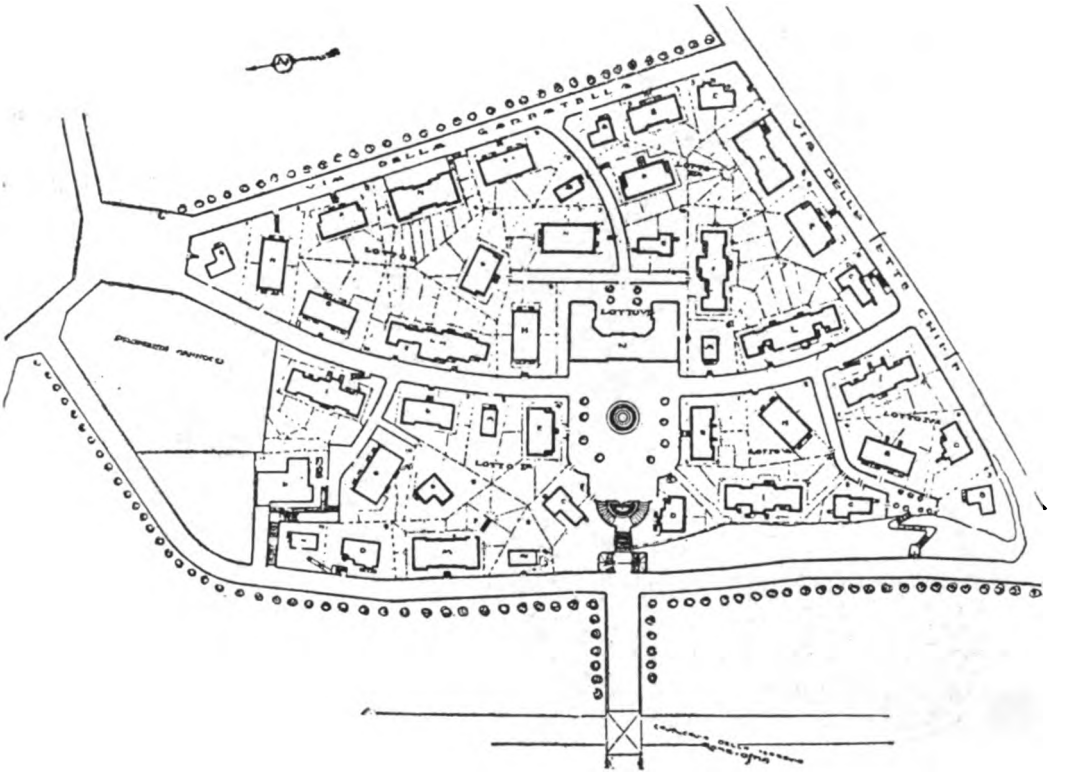


Fig. 117. — Pianta del quartiere operaio della Garbatella nel suburbio di Roma: a fabbricazione estensiva con nuclei semi-intensivi, a tracciati parte retti, parte curvilinei.

organismo unico prendendo in ogni caso « come unità di composizione non più il villino o la casa, ma la strada, la piazza, il quartiere » (1).

Pei casamenti agglomerati il creare rientranze e sporgenze nel perimetro degli isolati può non soltanto produrre varietà di movenze e di contrasti con le interruzioni che ne risultano e con le facciate laterali che si affacciano, ma anche darci una vasta composizione d'ordine edilizio; e dovrebbe essere accompagnato dalla determinazione della terza dimensione stabilendo in una via ed in una piazza la *silhouette* terminale degli edifici, plasmando per così dire la composizione d'insieme prima che si elevino gli elementi.

Pei villini la disciplina è, od almeno potrebbe essere, più facile nell'unire gli elementi dispersi in una composizione d'ordine superiore più adatta a sfidare lo spazio; e questo

(1) Cfr. M. PIACENTINI, op. cit., pag. 22.

Digitized by Google

potrebbe ottenersi o addossando più unità in modo da formare gruppi e piazzette, od introducendo una disposizione di simmetria; non certo giungendo all'estremo, ugualmente assurdo, dei cubetti uguali ed equidistanti schierati su di una linea come i soldati in una parata, ma prevedendo l'effetto più ampio di una successione regolare, come, ad esempio, quella di due linee concave contrapposte.

Fig. 118. — Pianta della cosidetta città-giardino di Monte Sacro nel suburbio di Roma: a fabbricazione estensiva con piccolo nucleo intensivo, a tracciati curvilinei adatti all'altimetria del terreno.

Di assai migliore effetto del sistema dei villini riesce ordinariamente quello delle casette a schiera, appunto per la sua maggiore compattezza, e risponde al tipo tradizionale delle minute case contigue, che è stato sempre prevalente nelle città minori. All'estero, e specialmente in Inghilterra, in Olanda, nella Svezia, nella Germania settentrionale ha ancora tale sistema applicazioni abituali, talvolta felicissime, mentre che da noi, se talvolta è stato usato in quartieri di case popolari, è quasi ignorato dai moderni regolamenti edilizi. Ma anche per esso opportune norme dovrebbero intervenire a salvarlo dai pericoli estremi, cioè dal soverchio individualismo, da un lato, che associa spesso facciatine pseudo-gotiche con altre pseudo-barocche, e, dall'altro, dalla monotonia delle costruzioni in serie, che fa una via simile ad un interbinario tra due treni d'innumerevoli vagoni tutti eguali. Piazzette che determinino aggruppamenti amichevoli di case (vedi fig. 119), associazione di più elementi liberamente alter-

Digitized by Google

nati, giuoco dei tetti e talvolta opportuno studio di colori, ma non mai complicazioni di ornati, possono appunto raggiungere lo scopo in questo tipo meglio che negli altri.

Ma come mai è possibile praticamente giungere da questi desiderati di coordinamento e di estensione della composizione architettonica ad una vera realizzazione?

I modernissimi piani regolatori, specialmente tedeschi, sono pieni di norme in questo senso. Anche riportano per le vie nuove, per le vedute generali dei singoli quartieri, per gli spazi maggiori in relazione coi nuovi edifici, schemi prospettici, talvolta nella completa forma illusionistica di quadri come di una regione già costruita, talvolta nella più sobria espressione di architettura di sole masse (che la innocua moda grafica tratta con superficie sfumate a punti con varî colori nelle varie zone). Ma tutto questo è ordinariamente lontanissimo dalle possibilità concrete, ed è quindi più dannoso che utile, anche se risponde a sani concetti teorici (1). Solo in qualche via o piazza speciale, in relazione con un disegno planimetrico regolare e con una studiata lottizzazione, potranno essere imposte norme di altezze costanti e di tipo architettonico armonico, creando con esse un vincolo tassativo alle singole aree (2); ma questo progetto di massima non può estendersi a tutto un quartiere. Forse non sarebbe neanche desiderabile, perchè ucciderebbe ogni individualismo, facendo prevalere una concezione burocratica, ordinariamente mancante, per questo solo fatto, di vero senso di arte; ma in ogni modo non avrebbe possibilità di attuazione altro che nei casi di una costruzione contemporanea e d'una perfetta intesa tra i singoli proprietari.

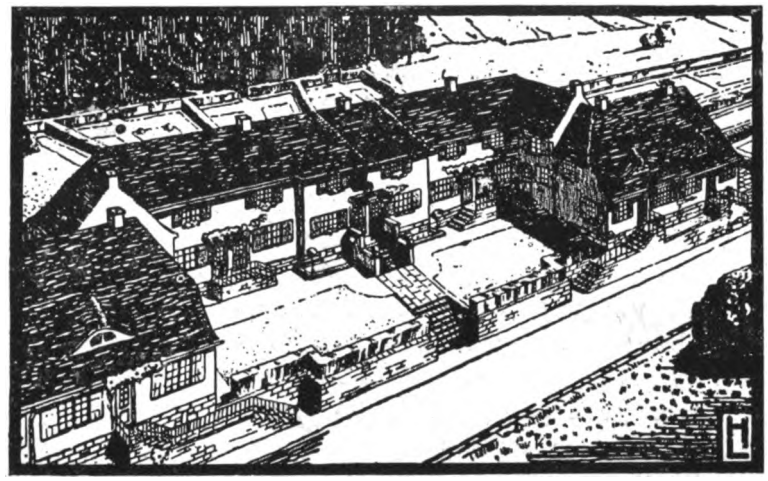


Fig. 119.
Gruppo di casette in Pappenheim. Esempio di associazione di piccoli elementi.

Piuttosto dunque che seguire queste illusioni, occorre preparare il piano regolatore per modo che si dia occasione ad applicazioni diverse delle norme dei regolamenti, escludendo la costanza dei termini nell'equazione del tornaconto. In questo senso sono interessanti, pur essendo troppo regolari e sistematiche, le proposte dell'Hénard relative ai *boulevards à redans*, in cui le fronti dovrebbero seguire una spezzata rientrando

(1) Dice giustamente l'UNWIN (op. cit.): L'urbanista non deve dimenticare che se può stabilire i tracciati e gli spazi edilizi, non potrà controllare il carattere degli edifici che vi saranno costruiti.

(2) Nel senso di questa esecuzione architettonica unitaria hanno in Germania conferito poteri ai Municipi la Legge Prussiana del 1907 contro la *Verunstaltung* e l'altra Legge del 1918 sulle abitazioni.

Digitized by Google

ad uguali intervalli rispetto la linea stradale e lasciando ivi spazi rettangolari per cortili e giardini (fig. 120).

Analogo ordine di mezzi può adottarsi talvolta, specialmente nei casi di fabbricazione intensiva o semi-intensiva, per altre soluzioni, cioè per promuovere la varietà individualistica invece della regolarità preconcetta: piazzette e rientranze non equidistanti, ma liberamente unite (spesso utilizzate per gli scopi della sosta che dovrebbero divenire cosa normale nei moderni tracciati), sfalsamenti di assi, ingegnose interpretazioni di regolamenti edilizi (1) potrebbero prestarsi a questo scopo: ed ecco ripresentarsi, quando la unità non è possibile o non è desiderabile, il secondo mezzo estetico di cui si è parlato, cioè quello della ricerca del pittoresco, della linea mossa, delle fronti spostate, degli effetti impreveduti; ecco riaffacciarsi in forma organica le teorie del Sitte, forse esagerate nella prima espressione, ma geniali più dell'aridità modernissima, che presuppone un'inquadratura teorica data da un super-architetto, ed una legge serrata ed inesorabile che contempli in precedenza l'effetto d'ogni angolo di via.

Solo potrebbe la concezione unitaria trovare limitate ma utili applicazioni in quei quartieri sorti per opera di cooperative di funzionari, di professionisti, di operai. Essi dovrebbero anche nell'aspetto rappresentare nuclei di ordine, esprimere il carattere di opera collettiva, in cui lo spirito dell'ente sovrasta a quello dell'individuo. E ben lo potrebbero, data la compattezza della impresa, la quasi contemporaneità delle costruzioni; ben lo dovrebbero, dati i molteplici aiuti che le Amministrazioni statali e comunali forniscono a siffatti enti, a cui dovrebbe rispondere l'obbligo di una disciplina.

Invece purtroppo (e questo dimostra sempre più la fiacchezza e la impreparazione urbanistica delle autorità) quasi sempre il sorgere di quei quartieri ha in Italia rappresentato il trionfo dell'anarchia e della misera vanità personale.

Chi scrive queste note ricorda a tal proposito la compassionevole accoglienza che ebbe un suo consiglio rivolto in questo senso ad una delle maggiori Cooperative costruttrici di villini nella cosidetta città-giardino di Monte Sacro presso Roma. Poichè non era stato possibile ottenere un qualunque ordine nella disposizione degli elementi, io proponevo almeno di raggiungerlo in parte col colore e con la vegetazione; suggerivo di sospendere i lavori esterni giunti al termine dell'ossatura, per lasciare le pareti greggie col colore bruno del tufo e violaceo della pozzolana, ovvero di rivestirle di un rustico intonaco fratazzato a tinta scura, uniforme per ciascun villino e poco diverso da villino a villino, sì da conferire saldezza di massa; e suggerivo poi tutto un programma di sviluppo vegetale, sicchè lo studio fosse volto alle pergole, ai cancelli, ai tralicci, alle aiuole ed alle specie più adatte di alberi, di arbusti e di piante rampicanti che quegli elementi rivestissero, o che, meglio ancora, ricoprissero di un verde manto le pareti dei fabbricati. Ero con questo ben sicuro di procurare un risparmio di qualche centinaio di migliaia di lire, poichè il sole dà generosamente la sua opera e può far quindi una concorrenza disastrosa agli stuccatori ed agli imbianchini. Bel risultato ebbe il mio consiglio, gratuito anch'esso come il lavoro del sole! I dirigenti della Cooperativa

(1) Negli studi pel nuovo Regolamento edilizio di Milano si è pensato a norme che per ogni edificio stabiliscano il volume di massima occupazione, lasciando ai proprietari ed agli architetti facoltà di frazionarlo e disporlo con varietà di aggruppamenti.

Digitized by Google

dovettero guardarsi con un sorriso al leggere la mia lettera e dirsi: « povero poeta! ». E forse ebbero ragione. Nessuno dei cooperatori avrebbe rinunziato ai riquadri leziosi, agli stucchi, alle maioliche, alle statuine di gesso rappresentanti Tersicore o Tuffolina, ai vivaci colori che, necessariamente stonati, differenziassero un villino dall'altro.

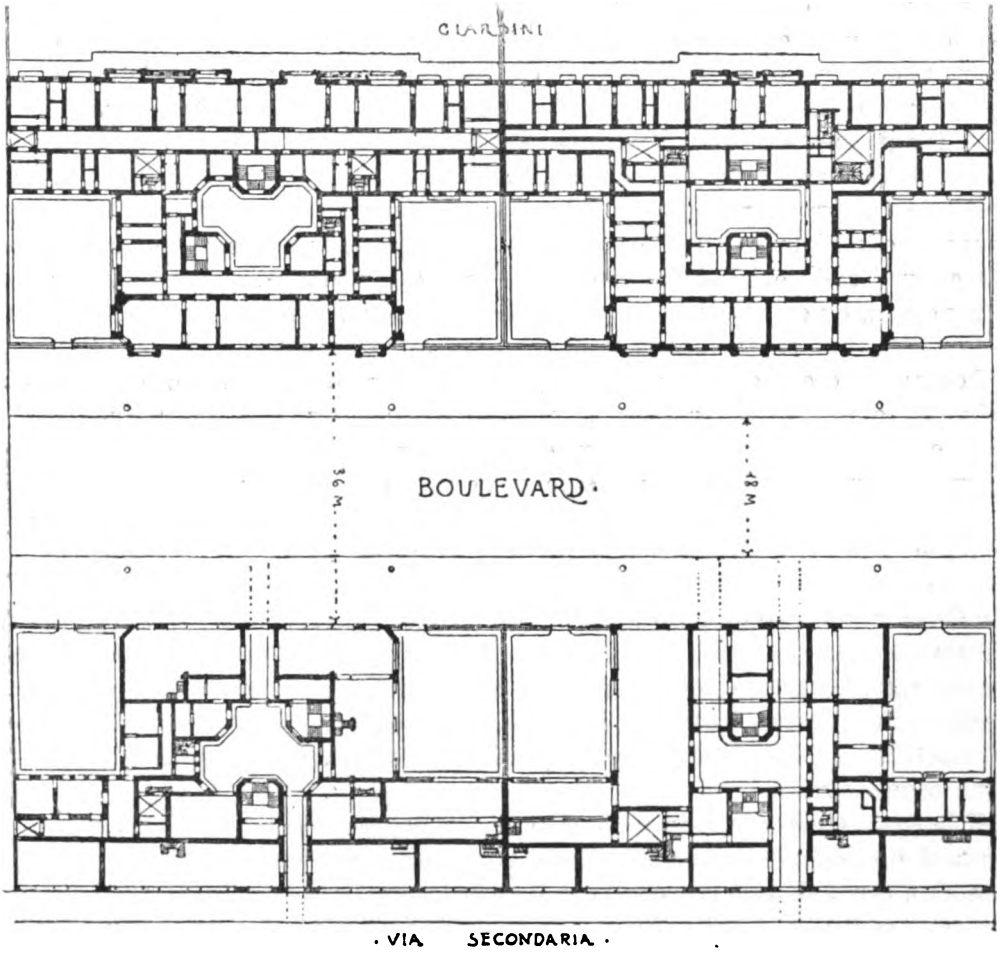


Fig. 120. — Tipo di *boulevard à redans* secondo l'Hénard.

Dove si sarebbe veduta la volontà del proprietario? Dove se ne sarebbe andata la dignità architettonica?

La vegetazione. — Questa digressione aneddotica ci dà uno spunto che riporta la trattazione in carreggiata: quello della vegetazione.

Osserva giustamente l'Unwin, l'illustre autore delle principali città-giardino inglesi, che la superiorità forse unica della città moderna sull'antica è data dai giardini e dai parchi, sia da quelli di uso pubblico, sia da quelli privati, formanti parte integrale dei quartieri di abitazione estensiva.

Da noi purtroppo la cosa è molto meno vera. Dei giardini privati annessi a villini è meglio non parlare. Quanto a quelli pubblici, non v'ha dubbio che essi si siano molti-

Digitized by Google

plicati e che accanto ad essi abbiano avuto sviluppo le grandi e mirabili passeggiate panoramiche come quelle del Viale dei Colli a Firenze, del Viale Gianicolense a Roma, delle vie che s'inerpicano sul Colle dei Cappuccini a Torino, delle passeggiate vecchie e nuove di Capodimonte e di Posillipo intorno a Napoli. Ma in gran parte tutto questo non rappresenta che una trasformazione ad uso pubblico di un grande patrimonio privato di giardini e di parchi. Spesso anzi è uno sperpero di tale patrimonio od addirittura una distruzione (1). Quante ville e quanti viali (a Roma la villa Ludovisi, la villa Patrizi, la Lancellotti ed in parte la Massimo e la Heritz, a Milano i giardini Sormani, Perego, Serbelloni, a Napoli la villa Hassler) hanno in questi ultimi decennî subìto abbattimenti completi o mutilazioni gravi! Quante zone della meravigliosa pineta tirrena che si estende per gran parte della spiaggia nel Lazio, nella Toscana, nella Liguria hanno ceduto il posto a villini disposti senza il menomo senso d'Arte, privi così del più bell'elemento che rendeva ridenti le stazioni balneari!

È venuta, è vero, la provvida Legge del 1922 per la tutela delle bellezze naturali, ma ben poco può contro questa incoscienza ancora tanto tra noi diffusa (2).

Occorre invece che una propaganda assidua (parallela a quella che si propone il rimboschimento delle nostre montagne) venga a persuadere amministratori e pubblico della necessità assoluta di sviluppare e moltiplicare la vegetazione nelle nostre città. Pei grandi parchi basta ordinariamente, come si è detto, salvare, valorizzare ed utilizzare le ville esistenti; ma è disposizione felicissima quella, che ora è spesso seguìta nei piani regolatori, di congiungerli con una corona continua di grandi viali. E i provvedimenti spiccioli diffusi nella città sono forse anche più utili: piccoli giardini disposti nei varî rioni pel giuoco dei ragazzi, fascie verdi seguenti longitudinalmente un viale, cortine di alberi od addirittura alberi isolati nelle piccole piazze bastano ad allietare la vista, ad interrompere le interminabili linee di fuga, ed insieme a far respirare l'abitato; ed un semplice ed economico elemento di bellezza e di sanità si aggiunge in modo ben più efficace di tutti i sottili espedienti che si sono finora considerati.

E la *penetrazione verde* deve giungere fino nelle case o nei dintorni dei villini, ove ancora il pregiudizio meridionale, come già notava lo Stendhal, abborre la vegetazione di alberi e di arbusti, che pure sarebbe qui più adatta che non nel Nord per difendere contro i calori estivi. Quando questa nuova coscienza sarà formata, diverranno ridenti e ben ambientati quartieri che ora appaiono aridi e sciocchi; e le propaggini delle città italiane germoglieranno davvero di un vivace elemento di bellezza ed avranno finalmente uno stile, dato dalla natura e dall'uomo.

---

(1) Vedi quanto efficacemente dice su questo soggetto MONNERET DE VILLARD, *Note sull'arte di costruire le città*, Milano 1907.

(2) Cfr. L. PARPAGLIOLO, *La tutela delle bellezze naturali in Italia*, Roma 1923.

Digitized by Google

CAPITOLO QUARTO

CRITERI E FASI DEI PIANI REGOLATORI

Carattere integrale dei piani regolatori. — I varî capitoli che si sono testè menzionati e corredati di talune osservazioni possono ben rappresentare altrettante cartelle di un progetto; ma è bene ribadire il principio che debbono essere direttamente connessi ad un concetto unico in cui si fondono le varie condizioni igieniche, sociali, economiche, di movimento, di estetica, e le varie fasi ora indicate del progetto unico. Non è più concepibile che si redigano in una città altrettanti piani regolatori tra loro indipendenti, od addirittura contrastanti, della igiene, della viabilità, della valorizzazione dei monumenti, delle ferrovie, delle tramvie, dei pubblici impianti, dei pubblici edifici, dei quartieri di case popolari, dei giardini, dello sport!

Molti di questi rapporti sono stati già implicitamente accennati, come quelli della interdipendenza tra la intensità di fabbricazione e di popolazione dei singoli quartieri ed i mezzi di comunicazione, tra questi e le condizioni economiche date dall'aumento di valore delle aree fabbricabili, tra l'avviamento cittadino e la suddivisione in zone di diverso tipo. Anche si è visto il contrasto che esiste tra i desiderati dell'igiene, che vorrebbe il decentramento delle costruzioni su vaste aree e quelli dell'economia pubblica, e soprattutto privata, che vorrebbero utilizzare gli spazi al massimo grado.

Le alternanze tra zone a fabbricazione estensiva ed intensiva come mezzo di interrompere il soverchio addensamento, la posizione dei pubblici edifici nei riguardi del movimento e della funzione di vita cittadina, ma anche in quella del valore estetico dei centri principali, quella di cimiteri, di ospedali, di zone industriali, di quartieri sportivi rispetto i principali nuclei delle abitazioni per diradare od accentrare, favorire lo sviluppo o limitarlo, sono altrettanti temi a cui fanno capo varie delle condizioni trattate. Ed è anche da tener conto della potenzialità di alcuni impianti cittadini, come quelli della fornitura di acqua potabile, della fognatura a circolazione continua, della difesa dalle inondazioni, ecc., i quali vanno previsti per una data regione e non oltre, limitando così il campo della estensione prossima di una città.

Lo studio di una sistemazione edilizia, che fa capo alla redazione d'un completo piano regolatore di ampliamento e di adattamento interno di una città, è pertanto un còmpito complesso di tecnica e di Arte, che deve svolgersi con un vasto programma unico, valendosi di tutti i mezzi, e tenendo conto dei più diversi elementi che occorre fondere e conciliare in una concezione unitaria.

Digitized by Google

Ma questa concezione unitaria deve a sua volta, per avere veramente valore, essere tradotta in atto con la stessa continuità di programma dagli amministratori, con una regolare disponibilità finanziaria, con tempestiva graduazione dei provvedimenti, con azione tattica che risponda alle vedute strategiche; ed è questa forse la parte più difficile di tutta l'opera. Il piano regolatore non finisce con la redazione, ma da essa appena si inizia: non si ferma ai dodici punti indicati nel seguente capitolo come fasi dello studio, ma accompagna in mille manifestazioni lo sviluppo cittadino.

Un'osservazione essenziale che occorre fare a tale riguardo è quella che non si dà mai esempio di un piano regolatore che siasi attuato in modo regolare e completo, come per un colpo di magìa. Le sue previsioni non hanno che una portata programmatica, i suoi disegni sono definitivi per le linee principali e per taluni provvedimenti, provvisori per altri. Il piano regolatore di una città è in un continuo divenire, e vive di varianti determinate dall'esperienza, di adattamenti con le tante condizioni inattese della realtà.

Ed è inevitabile, ed è forse un bene che sia così. Se una linea generale ed un deciso indirizzo alla vita edilizia cittadina sono indispensabili e debbono avere carattere unitario, ed occorre che siano ampi, chiaramente stabiliti, inflessibili, al di fuori del prevalere di personali opinioni e di interessi particolari, quasi *legge sacra* della città, non può dirsi lo stesso delle modalità dello sviluppo cittadino che spesso debbono adattarsi al mutare delle condizioni ed al non perfetto realizzarsi delle ipotesi. Nessuna mente umana può antivedere e guidare rigidamente un complesso fenomeno qual è quello del sorgere o del crescere di una città, nessuna energia personale può sostituirsi all'intreccio delle volontà e degli interessi di migliaia di individui e di istituzioni e di consorzi; e quando anche questo fosse possibile, tale città, figlia mostruosa di una sola persona o di un ufficio, sarebbe morta prima di nascere, aridamente meccanica come tutti i sistemi concepiti a tavolino. All'estremo opposto della città medioevale, meravigliosa espressione di individualismo che imprime in modo imprevisto vita e varietà di funzione e di aspetto ad ogni angolo di via, la moderna città burocratica avrebbe — e quasi sempre ha — il carattere dato dal concetto accentratore, di idee e di risorse insufficienti anche se previggenti e geniali.

***

Le leggi italiane che reggono questa materia dei piani regolatori e ne determinano la procedura sono quanto di più antiquato e lontano da questa realtà urbanistica possa immaginarsi. E di vero esse risalgono agli anni 1865 e 1885, quando ancora, nonchè maturità, neanche un inizio esisteva della coscienza dell'importanza di questi temi, e dei criterî, basati sulla scienza e sull'esperienza, per risolverli.

Tipica di tali leggi è la divisione netta tra il piano regolatore di sistemazione interna, che è per definizione il piano regolatore, e quello di ampliamento, retti da norme diversissime. Eppure non è chi non veda come i due studi rappresentino una cosa sola, da idearsi organicamente insieme, così indissolubilmente legati sono i due temi, ciascuno dei quali reagisce direttamente sull'altro.

Digitized by Google

Qualunque interna sistemazione infatti col proporsi miglioramenti di condizioni igieniche, demografiche e spesso anche di viabilità, deve essere non solo accompagnata ma preceduta dalla fabbricazione di nuovi quartieri; e questa a sua volta a seconda delle modalità con cui si compie, dei circuiti di movimento che determina, reca in

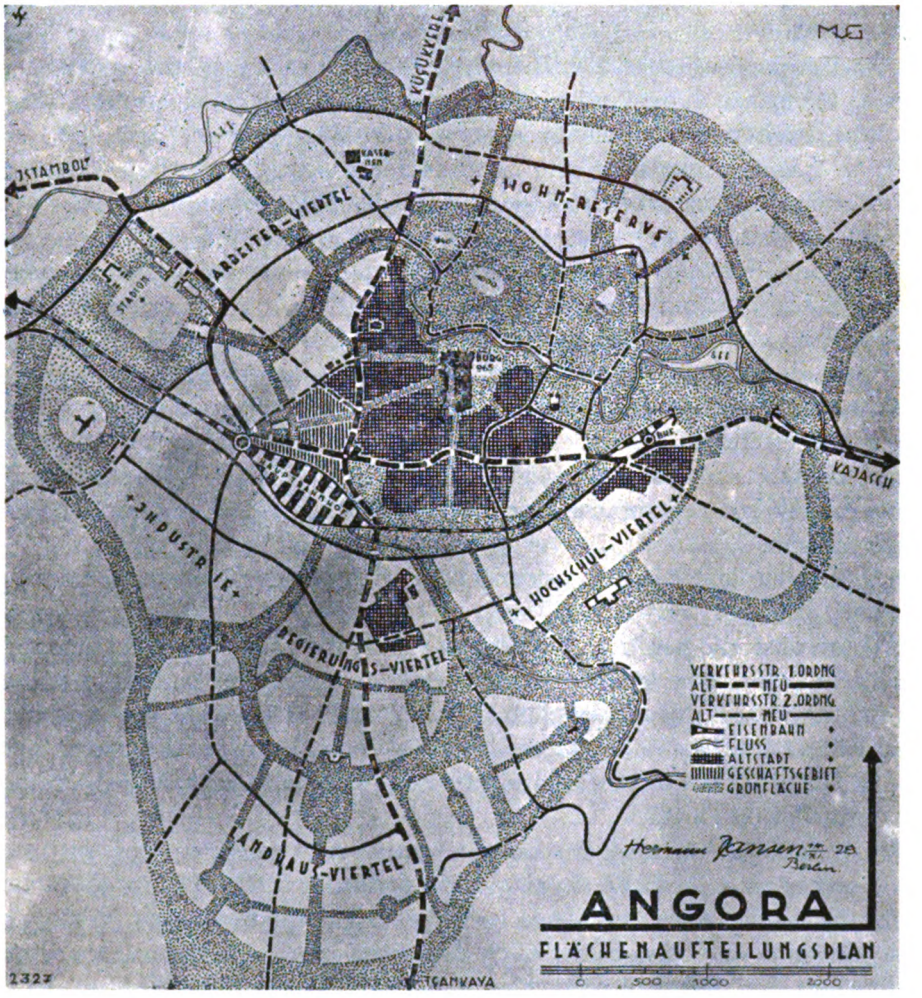


Fig. 121. — Piano regolatore schematico dell'arch. Jansen per Angora, con la rete delle principali comunicazioni, la zonizzazione, i parchi, la posizione dei maggiori edifici.

un senso o nell'altro, prima o poi, notevoli mutamenti nelle condizioni di viabilità, di destinazione, e quindi di tutti gli altri termini edilizi della compagine interna.

La valutazione della zona d'ampliamento si fa col seguente metodo: si considera in 25 anni la durata dell'attuazione, e, valutando sulla base delle statistiche l'incremento prevedibile della popolazione in tal periodo, si trova l'area assegnando una congrua superficie unitaria per abitante, quasi che effettivamente dentro quel termine i quartieri si costruissero regolarmente e si saturassero fino all'ultima casa ed all'ultimo uomo. E la planimetria lì dentro va tracciata minutamente in ogni viuzza, fino

Digitized by Google

alla determin ne parcellare della trasformazione dei singoli lotti, mentre al di fuori della regione : gnata nulla si prevede e manca il mezzo per disciplinare anche le vie principali nel) tracciato e nella fabbricazione lineare che vi si determina. Nè meno assurde sono, e vedi emo, le norme per le espropriazioni, che introducono nel piano regolatore l'el ito ec nomico della spesa e della valorizzazione a rovescio di quello che dovrebber

Le disastro: onseg nze di tali concezioni miopi e lontane dalla vita sono state quelle della man nza di ogni unità, di ogni direttiva nel piano, che diviene di assegnazioni di lotti, ma ion di avviamento verso una nuova formazione. Anche sono state che mai si è dato il caso che un piano si sia attuato organicamente davvero; ed anzi, poichè intanto nessun mezzo è dato alle Amministrazioni comunali di vietare la fabbricazione nelle zone non assegnate nel piano d'ampliamento, è quasi sempre avvenuto che lo sviluppo si è svolto liberamente ed indisciplinatamente proprio in quelle zone escluse; ed il piano regolatore non ha servito ad altro che a paralizzare ogni attività nelle proprietà vincolate, in cui, sotto la spada di Damocle di un'espropriazione che non giunge mai, nessuno provvede ad opere di vero miglioramento.

Il piano regolatore ha ordinariamente progredito per varianti isolate; ma le varianti tanto possono essere utili quando si ricollegano alla continuità di un programma e ne rappresentano l'adattamento alle condizioni contingenti, altrettanto risultano disastrose quando sono sporadiche e distruggono quella embrionale unità che forse era nel primo disegno.

Ben altra concezione bisogna sostituire a questa ufficiale via indicata e deve partire dai seguenti principî:

1° Unità di studio per le regioni esterne e le in erne, che parta dal piano regionale, cioè dai collegamenti con le comunicazioni esteriori e dal coordinamento coi prossimi centri minori vecchi o nuovi, per giungere ai quartieri dell'ampliamento ed alla sistemazione della città esistente, e che, come si è accennato, consideri insieme i tracciati delle vie ed i circuiti cinematici e risolva insieme tutti i problemi tra loro interdipendenti nell'organismo di una città.

2° Lo studio di un iniziale schema di massima vastissimo, ben distinto dalla redazione successiva e graduale dei singoli piani esecutivi. E lo schema dovrebbe estendersi a larghe maglie, senza limitazioni nelle previsioni del tempo, per tutta la regione in cui si immagina che possa estendersi la fabbricazione, dovrebbe avere collegamento mediante i tentacoli dei piani regionali con le linee principali dei territori dei Comuni prossimi. Ivi vanno contemplati i tracciati delle reti formati dalle grandi arterie, e la zonizzazione, definitiva o provvisoria, che ne gradua il tipo fabbricativo, e l'ampliamento di linee ferroviarie e di stazioni, e l'ubicazione e l'estensione di parchi e di aree destinate a pubblici edifici, a campi sportivi, ecc., quasi riserve della futura città; cioè tutto quello che di essa rappresenterà elemento essenziale che non può essere pregiudicato da un'attività indisciplinata (1).

(1) Questo criterio del piano regolatore di massima che inquadri i successivi parziali piani parcellari comincia ora ad essere accolto dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici ed ha avuto applicazioni per Firenze e per Formia.

Digitized by Google

Invece il tracciamento della rete minore dei nuovi quartieri che si innestano sui tracciati principali potrà avvenire gradualmente, man mano che se ne presenterà la necessità. Esso dovrà giungere ai più minuti dettagli esecutivi di studio tecnico e finanziario, di lottizzazione, di *arredamento* edilizio, considerando prevalentemente l'entità quartiere, pur coordinata alla entità città. Ma mentre le grandi linee della inquadratura cittadina debbono rimanere immutabili, nulla esclude che questo studio locale e parcellare tenga conto di contingenze pratiche e si adatti a speciali condizioni, se questo valga a togliere ostacoli ed a promuovere private iniziative.

3° Piano regolatore dinamico che parta dal piano regolatore geometrico per determinare l'*avviamento* urbanistico nell'avvenire. Una logica correlazione guida le opere che si propongono in una grande sistemazione edilizia, e la tempestività e l'ordine sono spesso necessari per assicurarne l'efficacia, od almeno per non pregiudicarne la possibilità. Ma ancor più ampio e lungimirante è il criterio che considera lo svolgimento del programma urbanistico nel futuro remoto, nell'eventualità di una crescita enorme, che, superando assai limiti e concetti e mezzi del piano regolatore attuale, domandi un più vasto organismo, in cui dovrà trasformarsi quello ora contemplato; chè se a questo presiede una forma rigida, potrà allora essere più di danno che di vantaggio.

La estensione già accennata delle principali linee radiali e le norme perchè su di esse la fabbricazione non soffochi la funzione di movimento (1), lo studio del piano regionale con concetti tali che esso possa un giorno essere assorbito nel piano della futura città, la distribuzione delle zone, le iniziative per la costruzione di quartieri e di borgate e più ancora quelle relative ai mezzi di comunicazione, la costituzione di demanî di aree e di zone verdi, sono alcune delle armi a disposizione di un siffatto piano di manovra che contempli la graduale trasformazione nella città dell'avvenire. E questo super-piano regolatore non è certo opera di ordinaria amministrazione, ma richiede una veduta lungimirante delle vicende edilizie fatali, delle leggi che tendono a manifestarsi ed a dirigerle. Più che un piano è un programma, più o meno nascosto nella planimetria.

Così importante e vitale è il tema che occorre soffermarvisi in talune considerazioni generali.

L'avviamento delle città. — Questi grandi problemi dell'avviamento urbano si volgono taluni verso il passato, altri verso l'avvenire.

Fanno parte dei primi le opere previste, e più ancora quelle che inevitabilmente ne deriveranno in seguito, nell'interno della vecchia città, la quale quasi sempre presenta gravi ostacoli ad una vita intensa, perchè fatta per esigenze tutte diverse dalle attuali e talvolta anche tralignata dallo schema originario con gli addensamenti o gli impoverimenti successivi. Ma alla vecchia città fanno capo, specialmente nelle città italiane, valori spirituali che si riferiscono allo schema topografico sopravvissuto, ai monumenti essenziali, non solo, ma anche a quelli che posson dirsi caratteristici gruppi ambientali

(1) In Roma, ad es., opportunamente si è stabilito che sulle grandi vie consolari irradiantisi nella campagna, la edificazione non possa avvenire che oltre 20 m. in dentro da ciascuno dei margini stradali, assicurando così alle future vie una larghezza di quasi 50 metri.

Digitized by Google

ed alle località che si ricollegano a ricordi storici, in cui i secoli hanno lasciato le loro traccie urbanistiche ed architettoniche.

I temi dunque che riguardano il passato hanno per termini da un lato la conservazione, dall'altro l'adattamento ad una funzione di vita nuova; ma è ben evidente che non possono limitarsi ad una sistemazione delle condizioni attuali considerate come statiche, poichè il determinarsi di una data formazione cittadina, lo svilupparsi conseguente delle comunicazioni e degli interessi potrà agire inesorabilmente a distruggere domani quello che si è risparmiato oggi. Anche in questo dunque interferisce la elevata previsione dell'avvenire; e del modo con cui questo avviene e dell'indirizzo da seguire si parlerà più avanti.

Quanto ai diretti problemi dello sviluppo cittadino indefinito, sono essenzialmente di ordine progressivo, di un cammino rapido che supera ogni tappa; e si presentano con una complessità ed una incertezza che sono veramente paurose.

Fino a quanto potrà crescere, si domanda l'Hénard, la popolazione di una grande capitale moderna, o anche semplicemente di una modesta città? Non verrà un limite di saturazione nei suoi organismi pur previsti con larghezza, così come vi è, e lo abbiamo valutato, pel movimento di ogni singola strada? Ed in particolare per le nostre città italiane, che hanno la caratteristica, un po' dannosa un po' fortunata, di trovarsi sotto molti rispetti in ritardo, che cosa avverrà quando il numero delle automobili giungerà, non già ad una ogni 5 abitanti, come già è nel Nord America, ma soltanto ad una ogni 30 abitanti?

I piani regolatori di miope veduta quali sono ora quelli consentiti ai Comuni dalle nostre leggi e dalla prassi della loro applicazione, non possono affrontare neanche questi temi ora accennati, e scorgere le soluzioni che superano la ordinaria amministrazione e quasi ad essa si impongono.

La concezione nuova è invece quest'altra: ampliare a dismisura col piano regionale e con lo schema di massima della grande rete i confini del piano regolatore; al concetto astratto del piano immaginato come eseguito tutto insieme, sostituire quello realistico del piano determinato da direttive, tanto più efficaci quanto più aderenti ai caratteri permanenti della città ed a quelle progressive condizioni mutevoli di cui si può prevedere l'andamento. Le linee del piano regionale, in quanto potranno poi costituire l'ossatura della futura città enormemente ampliata, acquistano in questo studio la massima importanza. Il modo con cui i quartieri dell'ampliamento, di varia destinazione e di varia intensità e capacità, si innesteranno sul vecchio nucleo e reagiranno su di esso o per mantenerlo ad una funzione centrale o per declassificarlo lentamente, rappresenta forse il tema più grave, che verrà infatti qui trattato ampiamente a parte. I mezzi delle comunicazioni attuali e le loro possibilità di sviluppo rappresentano insieme con la disciplina nel regime delle aree fabbricabili le maggiori forze di movimento in questa strategia urbanistica.

In essa i criterî ed i tracciati del piano regolatore si innestano con quella che è stata detta la politica urbanistica; ed è tema che ben più degli architetti e degli ingegneri autori dei tracciati dovrebbe riguardare gli uomini politici e gli amministratori, che dispongono i provvedimenti per l'attuazione nel tempo e nella finanza. La graduazione di opere che fa parte di un piano regolatore ben fatto non ha che la portata di

Digitized by Google

un consiglio, mentre che in realtà la logica connessione dei mezzi, secondo un ordine di successione, può secondare il concetto informatore e può annullarlo.

Questi rapporti e questa continuità rappresentano l'elemento aleatorio del piano d'avviamento, il fattore umano che non è certo suscettibile di illazioni costanti e sicure. Ma appunto per questo in chi redige un piano regolatore è il dovere di non fidare essenzialmente su di essi; chè non potrebbe esserci errore maggiore dell'immaginare la città nuova o rinnovata come mossa da un regolato meccanismo di orologeria, quando invece probabilmente prevarrà, per insufficienza o di programmi o di mezzi, l'abulico andare alla deriva di sporadiche attività private.

Deve dunque presiedere al piano regolatore una certa larghezza, che lo renda adatto a tutte le eventualità, sia di fattive iniziative politiche od industriali, sia di stanca e tarda attuazione; e forse in questo la maggiore importanza è assunta dagli elementi inibitori forniti dalla divisione in zone, dalla ubicazione di parchi, e istituzioni, ed edifici, e impianti speciali. In qual modo possano questi mezzi essere efficacemente disposti ed adoperati si vedrà in uno dei prossimi capitoli.

***

Se questo volume fosse un regolare trattato di Urbanistica, occorrerebbe ora passare alla classificazione degli schemi geometrici, allo studio specifico dei singoli problemi tecnici ed alla definizione delle varie operazioni di cui si compone un progetto completo di piano regolatore. Qui invece, ove lo scopo è di dare uno sguardo ai criterî ed ai sistemi moderni per esaminare il « problema centrale » relativo alle vecchie città, potrà questo capitolo essere riassunto per sommi capi, quasi a dare un indice di un libro che pur dovrà venire per dare una norma ed un metodo ad una materia così importante:

1° Lo studio di un piano regolatore (di ampliamento e di sistemazione interna insieme considerati) deve essere preceduto da una minuta inchiesta, basata su dati statistici e su dirette osservazioni; la quale dovrebbe vertere:

a) sulla densità dell'abitato esistente, sulle condizioni sociali, economiche, igieniche (mortalità e morbilità specifica), dei singoli quartieri;

b) sulla popolazione attuale e sul diagramma del suo incremento;

c) sulle industrie locali e sulla loro tendenza, qualitativa e quantitativa, a svilupparsi;

d) sul traffico di vario tipo esistente e sulla sua intensità;

e) sulle abitudini locali nei riguardi dell'abitazione e delle occupazioni;

f) sulla tendenza naturale od artificiale della città ad espandersi verso una data regione.

2° Rilievo planimetrico ed altimetrico della città esistente (in scala non minore di 1: 2000 per le zone interne, non minore di 1: 5000 per le esterne).

3° Rilievo dei monumenti esistenti, dei gruppi di edifici di interesse storico-artistico, delle zone di valore « ambientale »; delle ville e delle località caratteristiche nella periferia.

4° Studio del carattere naturale e paesistico della regione.

Digitized by Google

5° Indagini sulle vicende edilizie della città, sui resti che eventualmente ne serbano le costruzioni ed il sottosuolo e sulle leggi di permanenti tendenze accusate dalla persistenza del piano e dai dati storici.

6° Determinazione degli impianti cittadini esistenti; specialmente di quelli di fognatura, e della possibilità del loro sviluppo e della loro eventuale sostituzione.

7° Determinazione del regime economico della città; suoi mezzi di rifornimento (mercati, porti, ecc.).

8° Determinazione delle esigenze relative ai varî servizi, agli impianti, agli edifici pubblici occorrenti: scuole, ospedali, sanatorî, cimiteri, impianti militari, campi sportivi, ospizi, ecc.

9° Determinazione del sistema ferroviario e sue possibilità di ampliamento e di eventuali spostamenti.

A questo periodo di preparazione deve seguire lo studio del progetto; il quale, seguendo il principio di procedere dall'esterno all'interno, dal generale al particolare, deve seguire questi varî gradi:

I. Studio del *piano regionale*, cioè dell'ampia sistemazione delle comunicazioni esteriori coi centri prossimi, della previsione del traffico futuro di tutta la regione, basata sulle considerazioni geografiche ed economiche, della diffusione del futuro abitato nelle circostanti campagne. Per esso la città vien collegata razionalmente ad una più vasta unità che è la regione, a tutto un complesso sistema di comunicazioni dato dalle vie regionali o nazionali. Temi « di movimento » sono quelli dello sdoppiamento del traffico di vario tipo, ed in particolare di quello di passaggio da quello locale, a quelli della sistemazione dei mezzi di comunicazione ferroviari, tramviari ed eventualmente marittimi e fluviali, l'attivazione di vie automobilistiche, la disposizione delle vie radiali esterne tale che la fabbricazione lineare non intralci la grande viabilità. Temi edilizi sono quelli che, riannodandosi al piano di ampliamento, contemplano in modo speciale il sorgere e lo svilupparsi di borgate satelliti, o industriali, o agricole, o residenziali, o balneari e turistiche intorno alla città, ovvero richiamano centri secondari esistenti nell'orbita del centro maggiore.

II. Determinazione dei *nodi* della città, costituiti dai poli in cui s'inserisce la vita nuova sull'antica, o da centri esistenti o da punti naturalmente obbligati ovvero da centri nuovamente creati nei quartieri dell'ampliamento. Ed ecco da un lato le porte di città, i ponti, i porti, le stazioni, ecco le piazze principali, i mercati, ecc., ecco i gruppi di pubblici edifici, le banche, gli istituti di commercio, di amministrazione, di coltura. È, in altre parole, la città fissata per punti, da cui irradia tutta la rete delle comunicazioni, ed è insieme la città facente capo a ganglî che delle singole parti stabiliscono la diversa funzione cittadina e sociale. I nodi esteriori hanno diretta attinenza col piano di ampliamento, quelli interni col piano di sistemazione interna; i quali due piani tuttavia vanno studiati contemporaneamente e con un concetto unico.

III. Tracciamento (ideato insieme con la determinazione dei nodi) della rete primaria di mutue comunicazioni tra i nodi stessi, e di *circolazione di prima categoria* di tutta la città ampliata; il quale tracciamento va esteso, secondo il criterio anzidetto del piano regolatore di massima cioè del programma schematico per l'avvenire, a grandissime linee intorno alla città per contemplare tutte le eventualità e costituire

Digitized by Google

lo scheletro di una città ben maggiore dell'attuale. A questo piano delle grandi arterie si innesterà poi tutta la rete minore di tracciati e di isolati, la trama della città. A questo tema fanno capo le norme indicate nel capitolo riguardante le condizioni di viabilità, sia per le suddivisioni necessarie del traffico di vario tipo, sia per le caratteristiche di tracciato, di ampiezza, di modalità di innesto dei singoli organi del movimento cittadino.

IV. Zonizzazione (*Zoning*), cioè assegnazione delle singole zone, sia attinenti alla destinazione, sia al tipo fabbricativo (1). Alcune di queste andranno determinate in modo tassativo e definitivo; altre, come le zone residenziali di varie categorie di ceti, a cominciare dalle popolari, o le zone degli affari e simili, potranno essere designate invece come desiderati di un programma, a cui dovrebbe tendere la continuità della politica urbanistica; e dello stesso ordine possono essere le designazioni provvisorie, mezzi di quell'avviamento di cui si è trattato nel capitolo precedente.

V. Determinazione dei parchi, dei principali giardini, dei punti e delle vie di belvedere, degli edifici scolastici, delle officine delle aziende, dei mattatoi, dei cimiteri, dei campi d'aviazione, dei campi sportivi, dei parchi ferroviari, degli eventuali campi di depurazione, ecc., cioè degli elementi che pure non potendosi definire nodi principali del traffico e della vita cittadina, come nel caso dei pubblici edifici, dei mercati, ecc., sono purtuttavia elementi determinanti, insieme con la suaccennata designazione delle diverse zone, o ad avviare lo sviluppo cittadino, o ad interrompere la continuità dei quartieri, o addirittura a ostacolare e sbarrare ogni progresso della città.

VI. Studio del piano parcellare di quelle speciali regioni per cui il progetto deve essere di carattere definitivo; e lo studio deve comprendere, oltre al tracciato delle vie secondarie e terziarie, delle piazze, dei centri minori, anche l'adattamento della lottizzazione alla proprietà esistente, e le determinazioni catastali atte a servire di base alle notifiche ai singoli proprietari nonchè alle valutazioni economiche delle indennità di espropriazione e dei contributi di miglioria (2).

VII. Progetto tecnico attinente a tutta la sistemazione stradale prevista (movimenti di terra, profili, tracciati precisamente geometrici in modo da poter essere riportati sul terreno, piano stradale, opere d'arte, di sostegno, di passaggio, di carattere idraulico, ecc.). Progetto tecnico dei singoli impianti, o nuovi od innestati a quelli già esistenti (3).

VIII. Piani dei sistemi e dei circuiti di viabilità studiati secondo uno sviluppo progressivo. Rientrano in questo tema le reti di ferrovie, di metropolitane, di ferrovie

(1) Vedi al cap. III.

(2) Come ben s'intende, è questo lo stadio di lavoro più precisamente analitico, in cui si impernia tutta la complessa procedura amministrativa delle approvazioni da parte del Comune e delle autorità tutorie, delle pubblicazioni formali, dell'esame dei ricorsi presentati dagli interessati, ecc. Ed è anche lo stadio a cui fanno capo tanti complessi problemi tecnico-giuridici che non interessano il piano regolatore di massima; primo fra tutti quello della espropriazione in profondità o dell'assegnazione dei relitti di area ai singoli proprietari e della conseguente nuova lottizzazione o della reintegrazione dei lotti che ne risulta.

(3) Non mancano i casi in cui le caratteristiche ovvero le varie fasi della attuazione si ripercuotono nelle possibilità edilizie. Ciò vale specialmente, come già altrove si è accennato, per gli impianti di canalizzazione a circolazione continua, la cui potenzialità è limitata ad un dato bacino e quindi a determinate zone.

Digitized by Google

urbane ed extra-urbane, di comunicazioni fluviali, di autobus ed hanno diretto rapporto da un lato col piano regionale, dall'altro con quello di ampliamento e di interna sistemazione.

Come si è altrove accennato, debbono questi impianti essere studiati con un concetto unitario ed in funzione edilizia, cioè non soltanto come mezzi per servire il pubblico e sgombrare le vie, ma anche più per determinare e disciplinare l'avviamento fabbricativo.

IX. Proposte di graduazione delle opere del piano regolatore per urgenza e per logica successione dovuta ai rapporti di cause ed effetti: piano regolatore nel tempo, che dovrebbe assicurare l'efficacia di quello concepito nello spazio, programma di quell'avviamento di cui si è trattato nel precedente capitolo. E per ciascuna serie di provvedimenti dovrebbe essere valutata l'approssimativa portata finanziaria.

Così, ad esempio, in un piano che si proponga insieme l'ampliamento e la sistemazione interna d'una città potrà proporsi quest'ordine d'urgenza nell'esecuzione: 1° ritocchi locali in vie interne per migliorare le condizioni del traffico (uniti ai provvedimenti di distribuzione dei mezzi di comunicazione e di disciplina della viabilità); 2° apertura dei valichi verso l'esterno; 3° inizio della rete maestra esteriore; 4° fondazione di alcuno dei quartieri esteriori, ben graduata secondo le ragioni dell'avviamento e le possibilità di sviluppo organico; 5° attivazione dei mezzi di comunicazione rapidi verso quei quartieri e conseguente trasformazione dei detti mezzi nelle zone centrali; 6° sistemazioni interne, cioè diradamenti, tracciato di vie succursali, ecc.

X. Regolamento edilizio, che dia espressione concreta alla fabbricazione per zone determinando per ciascuna le norme che i privati dovranno seguire (1).

XI. Piano regolatore d'ordine monumentale e paesistico, per determinare, basandosi sulle vigenti leggi di tutela monumentale e di tutela delle bellezze naturali, non solo gli elementi da conservare, ma le zone di rispetto, i nuclei di valore ambientale, i gruppi di vegetazione, le visuali panoramiche, di cui enti pubblici e privati dovranno tener conto, i primi nello stabilire spazi, tracciati, distanze, i secondi per sviluppare o meno la fabbricazione o seguire speciali norme di linea, di ampiezze, di colore (2).

XII. Studio architettonico di quelle parti della città a cui è opportuno imprimere unità ed armonia, come piazze monumentali, parchi, passeggiate, ecc., o di quelle opere pubbliche, come fontane, scalee, stazioni, ecc., che possono essere centri di visuali, elementi d'arte nei quartieri vecchi o nuovi; ovvero di quegli elementi della

(1) La parte del Regolamento edilizio che è direttamente e necessariamente attinente al Piano regolatore non comprende le tante norme minute, di ordine amministrativo, costruttivo, igienico, che debbono essere seguite sia nelle opere provvisionali che in quelle definitive delle fabbriche, ma solo la definizione precisa dei sistemi fabbricativi assegnati ed i riferimenti alle corrispondenti regioni contemplate nel Piano, ed eventualmente anche a quelle non contemplate.

Così il Regolamento edilizio stabilisce i limiti allo sfruttamento dei terreni, e, secondando i criterî che ispirano il Piano, dà una graduazione a tutto il regime finanziario delle aree, a tutta la distribuzione sociale ed edilizia della città.

(2) Dovrebbe invero questa determinazione di edifici o di regioni essere in gran parte precedente alla definitiva redazione del Piano, in quanto reca esclusioni essenziali alla fabbricazione; le quali possono essere assolute o relative, possono riguardare un elemento speciale o diffondersi su di un'ampia zona cittadina o campestre. Vedi quanto si è detto a tal proposito nella trattazione delle questioni estetiche.

Digitized by Google

comune fabbricazione, a cui, senza vincolare la spicciola espressione, alcune norme di disposizione in pianta od in alzato, alcuni rapporti nelle altezze, nelle misure planimetriche, nel carattere stilistico, possono valere a dare quel senso unitario, ovvero quella varietà di schemi che (come si è visto precedentemente a proposito delle condizioni di ordine estetico) valgono a sostituire la banale uniformità in un caso, l'anarchica disposizione casuale nell'altro (1).

(1) Spesso ora nella presentazione di Piani regolatori, specialmente in occasione di pubblici concorsi, si esagera nella estensione del giusto e sano concetto che collega l'architettura allo schema edilizio, e s'immaginano non soltanto le composizioni volumetriche dei principali spazi, ma addirittura le prospettive architettoniche completamente fantastiche di gruppi di nuovi edifici; il che può rendere attraente il progetto, ma non vi porta alcun contributo, ed è dannoso in quanto può convalidare il sospetto che tutto lo studio sia lontano dalla realtà.

Digitized by Google

CAPITOLO QUINTO

I QUESITI DEI VECCHI CENTRI

Tutti i problemi che sono stati testè contemplati circa l'avviamento cittadino, sia nei rapporti col passato che nella lungimirante visione dell'avvenire, fanno capo ai quesiti veramente fondamentali che riguardano le modalità dell'innesto della nuova fabbricazione sul vecchio centro.

Purtroppo quanto è vasto e quasi trascendentale il tema, a cui fanno capo ragioni ideali e pratiche, sentimento profondo dello « spirito della città » e visione di quello che potrà essere il suo sviluppo non solo immediato ma remoto, tanto invece sono stati di piccola levatura gli empirici dell'Urbanesimo che quasi sempre ne hanno discusso e deciso le soluzioni. Da un lato è la micromania del piccolo geometra che segna sulla pianta un tracciato di via rettilinea o di una piazza rotonda e lo vuole attuare senza pensare se sia utile o no, senza considerare se distrugga resti importanti della città, senza prevedere quali saranno le conseguenze di quel provvedimento, non più isolato, ma messo nel circolo della città moderna. D'altro lato la micromania del conservatore ad oltranza che all'ultimo momento esige la salvaguardia di un qualunque tratto di muratura antica, sbarrando così una via che forse con l'aprire le porte al movimento cittadino potrebbe efficacemente recarlo alla periferia diminuendo la soprapressione nella vecchia città.

Sono queste micromanie ormai allontanate? Neanche per sogno. Si sono avanzati, è vero, gli studi urbanistici a mostrare la importanza e la vastità dei provvedimenti di sistemazione interna e dei loro rapporti reciproci con l'ampliamento cittadino; ma gli studiosi non sono ancora molti, e non hanno ancora molta voce in capitolo, ed invece i vieti pregiudizi resistono sulla salda base di una inerzia intellettuale che crede di risolvere con pochi segni tracciati con la squadra tutta la terribile complessità del passato e dell'avvenire di una città.

Le frasi rettoriche, i criterî semplicisti, il desiderio di emulare esempi stranieri inadatti per noi si uniscono talvolta stranamente ai criterî piccoli e volgari di ordinaria amministrazione che fanno del piano regolatore una qualunque opera di un qualunque ufficio tecnico. « Vie larghe devono essere ! ». « Bisogna distruggere i centri antiigienici, i ricordi di una barbarie medioevale ! ». « Via le indecorose casupole da presso ai palazzi ! ». « Si congiunga in Roma il Pantheon con l'Augusteo con una via larga quanto il Tevere ! ».

Digitized by Google

Non tanto ci fermeremo ora a queste espressioni di banale semplicismo, per quanto ancora sempre rinascenti e sempre efficaci, per esaminare obbiettivamente le varie concezioni d'insieme che tra loro contrastano.

Quella che più comunemente si incontra intende fare della città vecchia, mantenuta nel baricentro della città nuova, il nucleo centrale di questa, il quartiere degli affari, la « City ».

Il Le Corbusier ha recentemente ripreso tale motivo sostenendo che nelle città nuove o vecchie occorre:

1° Decongestionare i centri per far fronte alle esigenze della circolazione.

2° Aumentare la densità per realizzare il contatto voluto per la trattazione degli affari.

3° Accrescere i mezzi di comunicazione.

4° Accrescere gli spazi a giardino.

Invero sembrerebbe che la prima e la quarta di queste condizioni fossero in pieno contrasto con la seconda. Ma il Le Corbusier se la cava bravamente col proporre il suo sistema di tanti *skyscrapers*, naturalmente tutti uguali, ma isolati ed assai distaccati gli uni dagli altri e quindi racchiusi da ampie vie e da giardini; e la soluzione, come già si è notato, è così artificiosa e così assurdamente antieconomica da far crollar subito tutto il sistema.

L'unico criterio, barbaro ma logico, che essa recherebbe è questo: necessità di distruggere tutto ciò che esiste per creare l'ordine nuovo.

Ma anche se si trattasse di una città che si eleva *ab imis*, di una nuova Camberra, ad esempio, io affermo che questo concetto monocentrico è errato. Finchè le città non si arrestino nel loro sviluppo progressivo e non pongano un limite al loro aumento di popolazione, permarrà il pericolo che il centro non risponda più a questa sua funzione di cuore troppo affaticato, o che vi risponda con quegli espedienti di enorme sviluppo in altezza e di comunicazioni multiple nei varî strati che la grandiosa esperienza del Nord-America ci mostra fin d'ora falliti. Anche in una città teorica dovrebbe essere preoccupazione prima o lo spostamento progressivo del centro, o la creazione di più centri, tra loro distinti specialmente per carattere funzionale, ma tra loro congiunti con mezzi rapidi ed efficienti: schema mobile o multiplo che valga a salvare la città dalla condanna insita nello svilupparsi indefinito della convergenza radiale verso un centro unico.

Facciamo un esempio che nella sua analogia sembra abbastanza calzante. I tecnici della telefonia sanno che una centrale telefonica a comunicazioni automatiche può giungere fino al numero di 20.000 abbonati; oltre a quello si satura ed occorre quindi costruirne una o più altre supplementari. A nessun tecnico quindi verrebbe in mente di preparare lo spazio per una potenzialità maggiore, ovvero di spendere somme enormi in perdita per ingrandirne una esistente complicando gli impianti, rovinando i servizi, e solo ritardando di poco la costruzione nuova. Perchè invece commettere simile errore in una città, ove spesso diviene quasi impossibile creare in ritardo la seconda « centrale »?

Ma ritorniamo al caso normale della città esistente e ricordiamo il modo con cui si è formata. Essa è nata in rispondenza ad esigenze che per molti rispetti erano dalle

Digitized by Google

nostre diversissime, ma di cui la persistenza del piano ci mantiene lo schema, anche quando scarseggino i resti autentici di monumenti o di minori edifici; ma pure aveva originariamente, ben più di quanto si creda, la sua logica e la sua igiene, e le piccole case non soffocavano le piccole vie e respiravano per gli ampi e ridenti giardini interni; poi le aggiunte e le contaminazioni avvenute nel corso dei secoli, e soprattutto il regime speculativo delle case d'affitto sostituito a quello delle abitazioni famigliari, hanno mutato tale carattere elevando piani ed occupando spazi interni. Tuttavia il peggioramento più grave nelle condizioni di addensamento e di ristrettezza è avvenuto negli ultimi tempi, quando si è manifestata la tendenza accentratrice, mal disciplinata, male svolta, male temperata dai mezzi ancora insufficienti delle comunicazioni verso l'esterno.

Si delinea da questo ben chiaro principio e da questo quasi sempre triste esperimento che *una vecchia città sopravvissuta è quasi sempre inadatta a divenire il centro della città nuova.*

Basta difatti il raffronto tra lo stato di fatto di una vecchia città coi vincoli che essa presenta, e le esigenze (che si sono riassunte nei varî precedenti capitoli) di una nuova, simile ad un grande complesso meccanismo i cui organi vanno determinati con rigida precisione, per mostrarci diverse, antitetiche, incompatibili le condizioni dei due organismi, così che ogni transazione è dannosa sì per l'uno che per l'altro e rovina il carattere dell'antico ed impedisce l'adeguato sviluppo del nuovo. Ogni opera che intenda volgersi a tale adattamento (con lavoro e spese talora enormi), se non porta con sè la possibilità di una più ampia soluzione di decentramento parziale in una seconda fase, è condannata ad aggravare sempre più il danno. Sembrerà recare un miglioramento effimero per dieci o venti anni; poi lo sviluppo progressivo inesorabile sempre più penetrerà nelle vie che l'improvvido concetto ha creato e l'errore diverrà definitivo ed insanabile; chè a nulla varranno le grandi sopraelevazioni degli edifici, cause a lor volta di nuovi mali, non i nuovi tagli, simili alle operazioni chirurgiche in un malato di cancro quando ormai è avvenuta la diffusione del processo neoplastico.

Con un paragone molto meno tragico lo spirito ironico di Anatole France ha assomigliato la città di questi adattamenti ad una cinquantenaria che voglia conservare il suo *corset* di adolescente!

Stabilita dunque questa organica antitesi, che nelle grandi città progressive è quasi sempre acuta ed insanabile, e solo nelle città decadenti o nei centri secondari può consentire adattamenti o soluzioni transattive, occorre considerare il problema di fronte. Se si persiste nel concetto di fare del nucleo antico il centro nuovo, è questa la necessità della distruzione, o immediata, o lenta. E la distruzione immediata e completa sarebbe soluzione da Attila o da Barbarossa, ma risponderebbe almeno ad una logica relativa al modo con cui si è impostato il problema, mentre che la morte lenta e la sostituzione graduale di nuove vie reca con sè nel frastagliamento dell'attuazione tale inorganicità di tracciati e di sviluppo di programma urbanistico, da risultare inefficace, poichè mai ne risulterà un sistema edilizio veramente moderno.

Ad escogitare tali soluzioni estremiste sono ordinariamente le Amministrazioni comunali nella loro miopia o nella loro fretta dilettantistica, o gli Uffici tecnici nella loro abituale inerzia di studio, o gli speculatori che in vista di un affare o s'illudono

Digitized by Google

od illudono. E tutte le armi della rettorica facilona si portano in campo: si invocano i tempi nuovi, si scagliano bombe esplosive contro i tuguri ove intristisce il popolo, contro le casupole indecorose per la bellezza della città, contro le vie ristrette dove non è possibile circolare; e spesso il pubblico e le classi dirigenti si persuadono davvero che a questi mali gravissimi, e ordinariamente veri, non ci sia altro rimedio che il piccone manovrato in ogni direzione, e non vedono che spesso esso raggiunge invece l'effetto opposto...

E non mancano anche scrittori che sostengono teoricamente una tesi analoga. Ecco, ad esempio, il Dikansky magnificare i grandi tagli compiuti a Parigi dall'Haussmann ed auspicare che la nostra generazione ne continui l'esempio, senza accorgersi, egli che vede le questioni urbanistiche dal solo lato della circolazione, che appunto per quei lavori, che hanno accentuato l'accentramento e richiamato il movimento più che smaltirlo, Parigi trovasi ora in condizioni gravissime sotto tale riguardo. Egli conclude il suo libro con queste parole che contengono in loro stesse una critica ed un pentimento: « Non dobbiamo dimenticare che appunto la mancanza di una politica della circolazione ci ha costretti nel XX secolo a demolire regioni intiere delle nostre città. Non è questo un fenomeno temporaneo. Più le città ingrandiranno e più si richiederanno demolizioni in proporzioni più vaste. Si domanda tuttavia se è logico che una generazione distrugga il lavoro della generazione precedente. Noi ne siamo responsabili avanti alle generazioni future, come i nostri avi sono responsabili presso di noi dei loro errori passati » (1).

Lasciando in pace gli avi, che certo non potevano immaginare nè le formazioni immense delle città moderne, nè le tramvie elettriche o le automobili ed i grattacieli, rimane ben vero che il nostro tempo assume una grande responsabilità nel determinare questo lavoro di continua distruzione richiesto dalla sovrapposizione del nuovo nel vecchio, e nel trascurare i mezzi che potrebbero evitarlo.

Noi invece affermiamo che nella grandissima maggioranza dei casi *il voler trasformare la vecchia zona centrale cittadina (a cui altri mezzi possono recare efficaci miglioramenti) nel centro vivo del movimento e degli affari della città moderna è un errore immenso, definitivo, insanabile*, basato su sofismi lontani dalla realtà, destinato alla condanna sia di tutto ciò che la città presenta di nobile e di sacro, sia delle possibilità dell'ampio, razionale, fervido sviluppo avvenire, soffocato senza speranza nella cerchia chiusa di una concezione che sembra dinamica, ma che invece rende permanente il disagio attuale. Ordinariamente questo grande errore funestamente fondamentale risulta dalla integrazione di varî errori di prospettiva deformanti la realtà, ed i più tipici sono i seguenti:

1° non tener conto del piano regolatore di avviamento, cioè delle possibilità di orientamento della futura città, la quale, pur considerata come organismo nuovo, deve rifuggire da soluzioni strettamente radiocentriche, di progressivo aggravamento delle zone interne;

2° non tener conto delle possibilità pratiche ed economiche e delle infinite resistenze alla distruzione, e delle infinite difficoltà a ricostruzioni per lo meno equivalenti; identificando con questo il piano teoricamente tracciato con un organismo

(1) Cfr. DIKANSKY, op. cit. Conclusione.

Digitized by Google

realmente attuabile quasi di getto, coi suoi sistemi regolari, i suoi circuiti privi di interruzioni, i suoi quartieri tempestivamente ordinati;

3° considerare l'edilizia nuova come perfetta, senza vedere i mali gravissimi che la invadono e la allontanano (come abbiamo visto a proposito dei singoli temi) dai desiderati relativi alla igiene, all'ordine, alle condizioni di circolazione, ecc., formulati dagli studiosi, tanto che può dirsi che la città nuova ordinata e ben fatta sia una rara eccezione;

4° considerare, per converso, l'edilizia vecchia come solo degna di disprezzo, senza accorgersi che i mali di cui soffre sono per lo più attinenti ad una funzione inadatta, mali sociali anzichè urbanistici, attinenti a povertà od a vizio, che non si curano col piccone, perchè sono malattie umane da curarsi con mezzi umani;

5° prescindere dai valori che costituiscono il patrimonio spirituale, spesso glorioso, spesso mirabile di bellezza, che vive nelle vecchie città. Sacrificare alcuni elementi ad alcune ben vagliate esigenze, che aprendo la porta a nuovo sviluppo, salvino il resto può essere saggio; ma condannare gran parte, specialmente di quartieri che possono considerarsi come un'opera d'Arte collettiva, a scomparire o tumultuariamente o progressivamente per esperimenti errati sarebbe delitto pazzesco che nulla può scusare.

Specialmente questo vale nelle città storiche, cioè in quasi tutte le città italiane; in cui in ogni angolo ed in ogni via si affollano i ricordi ed assumono nei monumenti e nell'ambiente forma d'Arte, e richieggono il rispetto a chi non sia un barbaro e senta italianamente. L'Italia ha l'Arte come sua quasi unica « energia prima », ha la Storia come grande titolo nobiliare; e l'Arte e la Storia ne illuminano il cammino verso l'avvenire. Mai come ora deve questo essere inteso, e lo è infatti da chi regge i destini della nazione. La conservazione intelligente del patrimonio edilizio e monumentale del passato deve pertanto nelle nostre città rappresentare condizione inderogabile, da accettarsi non con mal rassegnata e mal celata intolleranza, come ancora avviene per l'incoscienza di molti, ma col profondo senso religioso basato sul dovere, sulla conoscenza, sull'affetto.

È superfluo dire che questo carattere del passato si presenta in modo diversissimo, e quindi con tutta una gradazione in questa esigenza del rispetto agli elementi isolati o collettivi nei varî casi: dalle città decadenti in cui son minime le aggiunte in confronto della importanza dell'antico centro, a quelle progressive in cui le esigenze di vita nuova sono vaste ed invadenti, dai centri maggiori ai minori, da abitati che hanno avuto in passato un unico grande periodo di floridezza, ad altri in cui ogni epoca ha lasciato le sue traccie, da città eminentemente storiche ed artistiche, a città in cui l'eredità del passato è insignificante ed amorfa, da sistemazioni che giungono ancora in tempo, ad altre che trovano ogni soluzione compromessa dagli irrazionali sviluppi urbanistici degli ultimi cinquant'anni.

Ravenna e Bari, Venezia e Torino, Milano e Roma, per citare alcuni esempi, presentano sotto questo riguardo condizioni e quesiti così sostanzialmente differenti da non potere esser risolti con una soluzione unica e con una stessa misura.

Ma pur nella diversità delle applicazioni, unico dovrebbe essere il criterio, completamente opposto a quello testè accennato. Non concentrare il movimento e la vita

Digitized by Google

moderna nelle antiche zone esistenti, ma deviarlo, tendendo, con provvedimenti progressivi di attuazione di un ben ideato piano regolatore di ampliamento e di sistemazione interna e di un corrispondente schema di circolazione, a riportarle ad una modesta funzione cittadina, ad una relativa tranquillità nelle strade, liberate dal traffico intollerabile. Opere di miglioramento, di risanamento, di valorizzazione, di più adatto e disciplinato deflusso della circolazione in alcuni punti dovranno certo intervenire anche in queste zone, ma con cura paziente e con criterî di sistemazione locale, senza che le determini « nella sua rapina » la bufera del grande movimento cittadino.

Solo così i due termini che si riferiscono al passato ed al futuro potranno divenire concordi, anzichè antagonistici; e le città potranno essere salve.

Questo lungimirante criterio, che trova ormai consenziente la grande maggioranza degli studiosi d'Urbanistica, giunge purtroppo in ritardo quando tanti danni e tante rovine inutili ha prodotto il prevalere del sistema dello « sventramento », a Firenze, a Bologna, a Padova, in parte a Milano ed a Roma, tra le città italiane, a Parigi, esempio tipico delle straniere. Ed ancora, con quel ritardo di fase che ostacola la penetrazione di idee che distruggono pregiudizi e richieggono fatica intellettuale, spesso i vecchi concetti dominano e le vecchie frasi risuonano; sicchè le battaglie di propaganda colturale e di pratica affermazione concreta delle giovani scuole urbanistiche italiane sono e saranno ancora lunghe ed ardue.

Ma per fortuna quelle che ieri sembravano perdute, oggi si riprendono con nuova speranza, sia pel sorgere di questa nuova coscienza di studio, di questo nuovo fervore di pensiero e di coltura, sia per l'ingrandirsi dei termini del problema urbanistico recato dalle nuove unità e dai nuovi mezzi. La zonizzazione dei quartieri dell'ampliamento, i piani regionali, il diffondersi delle comunicazioni rapide e non ingombranti date dalle metropolitane e dagli autobus, la disciplina razionale del traffico, la ripresa dell'artigianato accanto alla grande industria: ecco una serie di concetti, di istituzioni, di impianti di diversissimo ordine, che possono recare il loro efficacissimo contributo al nuovissimo ordinamento cittadino.

***

Gli sforzi che ora già si manifestano concordi sono stati un tempo isolati. Può forse essere non privo d'interesse udire qui l'eco di alcune voci dei precursori, sia nelle affermazioni tecniche, sia nell'esame di problemi e di pericoli contingenti relativi a città nostre.

Chi scrive queste pagine ha il solo vanto di aver combattuto senza tregua da trent'anni in pro di questi principî fondamentali, contro le goffe infatuazioni dell'empirismo, contro le incomprensioni delle ragioni dell'Arte che tanti danni hanno recato alle città italiane; e dei numerosi scritti, o di trattazione generica, o di polemica, o di relazione su taluni casi singoli, qui si riportano alcuni brani.

« Quasi sempre è avvenuto (1) finora che la vecchia città, ampliata a dismisura dai nuovi quartieri, sia rimasta il nucleo centrale della città moderna, divenendo il cuore

(1) Cfr. G. GIOVANNONI, *Vecchie città ed edilizia nuova* (*Nuova Antologia*, giugno 1913).

Digitized by Google

dell'abitato, a cui converge il movimento, e mal trasformandosi nel quartiere degli affari, delle abitazioni di lusso.

« Questo sviluppo centripeto, avvenuto senza nessuna remora e nessuna guida previggente, ha fatto aumentare enormemente il valore delle aree e delle costruzioni ed ha quindi prodotto aggiunte e rialzamenti di vecchi edifizi, un addensamento sempre maggiore, che ha ancora peggiorato le condizioni. Allora non si è visto altro rimedio che nelle operazioni chirurgiche, ed il piccone ha lavorato, quasi sempre inefficacemente, sacrificando spesso opere d'Arte e turbando l'armonia ed il carattere, ma non riuscendo a risultati rispondenti allo scopo.

« Non così doveva porsi il problema; poichè il voler far penetrare a forza la massima intensità di vita moderna in un organismo edilizio fatto con antichi criterî è voler acuire in modo insanabile il dissidio tra due ordini essenzialmente differenti, non risolverlo. La via da seguirsi deve essere, quand'è possibile, un'altra: sfollare il vecchio nucleo cittadino, impedendo che il nuovo sviluppo edilizio reagendo su di esso venga ad attribuirgli una funzione, a cui è totalmente inadatto; porlo fuori delle grandi linee di traffico, ridurlo ad un modesto quartiere misto di case di affari e di semplici, non troppo ricche, abitazioni. Solo allora una sistemazione locale, sapientemente ideata e pazientemente posta in atto, potrà in quest'antico abitato portare, caso per caso, opportune transazioni tra i nuovi *desiderata* e le condizioni relative al passato.

« Due ordini di questioni quindi si delineano: coordinamento dei nuovi quartieri relativamente al vecchio centro e sua sistemazione locale.

« Quanto al primo, io non saprei trovare paragone più appropriato di quello dei sistemi delle bonifiche idrauliche. Quando le acque invadono ed impaludano una valle od una pianura ed i comuni mezzi di deflusso non riescono a smaltirle, occorre anzitutto allacciare le acque alte, deviare cioè tutte le correnti esterne che affluivano nella palude, convogliandole per altra via al mare o ad un corso d'acqua che le raccolga, in modo da poter volgere i lavori di bonifica, sia che consistano nel dare scolo naturale ai terreni, sia che richieggano provvedimenti artificiali di sollevamento o di colmata, alle sole acque interne del bacino.

« Il decampare da questa norma ed il condurre i corsi d'acqua superiori ad attraversare il bacino che si vorrebbe prosciugare, come in parte avvenne nelle paludi Pontine nella incompleta bonifica di Pio VI, porterebbe inevitabilmente a turbare tutto il regime delle acque interne, producendo stagnamenti e rigurgiti nei canali trasversali fatti per il loro smaltimento.

« Così per il movimento cittadino: distinguere il traffico locale da quello esterno che va verso i nodi principali, e da quello di passaggio che transita attraverso la città od un suo importante quartiere, incanalare questi due traffici in vie opportunamente segnate, è la prima norma per lo svolgimento regolare della vita cittadina; valersi di questi tracciati per isolare taluni quartieri invece di attribuire loro artificiosa importanza, è il mezzo più efficace nelle mani di chi deve, mediante i piani regolatori, indirizzare con cura previggente lo sviluppo futuro e stabilire a ciascuna cosa la funzione più appropriata in quel complesso organismo che è una città ».

Digitized by Google

Più tardi nel tracciare, come relatore di una Commissione del Comune di Roma, le linee generali del Piano regolatore, così venivano riassunti i criteri organici (1):

« 1° lasciare il più possibile intatta la vecchia città, serbandone il carattere e solo migliorandone con provvedimenti spiccioli le condizioni;

« 2° tendere a decongestionare le sue strade sia col chiamare a sussidio i mezzi di comunicazione sotterranea (in un primo tempo modesti, poi sempre più sviluppati) sia col creare circuiti periferici che convoglino il traffico tra quartiere e quartiere e quello esterno di passaggio, escludendo l'attraversamento del vecchio nucleo;

« 3° tendere ad un progressivo spostamento del centro cittadino, avviando la valorizzazione edilizia, la fabbricazione ed il movimento prevalentemente da una parte, ed ivi facendo ricongiungere le linee di comunicazione.

« ...Questo infatti deve essere il razionale principio di ogni piano regolatore moderno; e ad esso si ricollega la essenziale ragione pratica e concreta opposta alle ricostruzioni, all'addensamento, alla sempre maggiore importanza dei vecchi centri. Qualunque cosa si faccia, comunque si estendano i tagli ed i rifacimenti di vie e di edifici, l'organismo del nucleo esistente sarà sempre inadatto alla funzione di centro nuovo della vita moderna, del movimento, della intensificazione presente e futura dei pubblici servizi. Ogni nuova casa posta a forza in esso, ogni sopraelevazione di edifici di media statura, ogni ufficio che richiami gli affari ed il traffico, se a prima vista sembra migliorare le condizioni, in realtà le aggrava fino a rendere insolubile ogni problema edilizio. Ed intanto si distrugge un carattere ambientale fatto dall'associarsi di elementi nobili ed elementi umili, dalla tipica inimitabile stratificazione delle opere dei secoli.

« Ben altro occorre quivi fare, se si vuol migliorare e risanare e per ben altra via... ».

Ed a proposito dell'insano Piano regolatore di Padova:

« Il carattere artistico e storico di città che hanno lunga e gloriosa storia civile ed edilizia, a Padova come a Firenze, a Genova come a Venezia, sta non soltanto nella fisonomia dei quartieri nobili e ricchi, ma pure in quella dei modesti quartieri della borghesia e del popolo, ove vive nell'aspetto pittoresco delle piazze e delle viuzze, nell'aggruppamento trito delle piccole unità edilizie, nell'affacciarsi qua e là di gentili elementi d'Arte, espressione del sentimento spontaneo, dell'aspirazione perenne della nostra gente verso la bellezza.

« A queste esigenze di conservazione non sembra davvero adeguato il progetto di sventramento e di sistemazione, caratterizzato da un abbattimento quasi totale degli edifici di due quartieri, e dalla ricostruzione sulle aree divenute libere di grandi piazze e grandi vie, a tracciato rigidamente geometrico, in tutto estraneo alla fibra stradale, allo stile edilizio della vecchia città, a scomparto di isolati che necessariamente trarrebbe seco i mastodontici edifici di abitazione, alti, massicci, monotoni, tutti uguali, perchè le loro dimensioni e le loro suddivisioni verrebbero a corrispon-

(1) Cfr. *Relazione della Commissione per lo studio del Piano regolatore di Roma*, Roma 1925. Vedi anche G. GIOVANNONI, *Ricostruzione del vecchio centro o decentramento* (*Capitolium*, 1925).

Digitized by Google

dere alla soluzione di una equazione economica per tutti costante... Le ragioni della modernità edilizia, della economia, della efficienza stessa dei provvedimenti stessi nei riguardi del problema delle abitazioni, si dimostrano, dall'esperienza già saldamente affermatasi in tanti tentativi analoghi, concordi con queste deduzioni che partono dai criteri d'Arte e di storico carattere dei vecchi quartieri.

« Da oltre vent'anni infatti i tracciati dei nuovi distretti delle città (dopo gli studi del Sitte, del Buls, dello Stübben, dell'Henrici, e di tanti altri assertori delle moderne teorie edilizie) hanno abbandonato il tipo delle vie a rettifilo... per sostituirvi uno schema più mosso e vivace ed... introdurvi un ritmo di economia e di viabilità. Ed i risultati finanziari degli sventramenti di Napoli e di Firenze hanno messo in guardia contro soluzioni troppo radicali, che, capovolgendo un regime edilizio già costituito, vogliono sostituire zone di fabbricazione nuova alle zone più povere, annullando (e compensando in pura perdita) il capitale accumulato da secoli, dato da centinaia di migliaia di metri cubi di fabbricazione effettiva, che forse invece uno studio più maturo avrebbe potuto bene utilizzare adattando le fabbriche esistenti alle esigenze dell'igiene e della vita nuova.

« In altre parole, secondo questi recenti criteri di pratica e razionale distribuzione dell'abitato, divenuti inaspettatamente alleati del sentimento conservatore delle vestigia d'Arte e di storia, ogni studio dovrebbe esser posto nell'ampio sviluppo della fabbricazione nelle zone periferiche, collegate nel miglior modo possibile a quelle centrali; ma nei quartieri dell'antico nucleo, salvo le poche arterie di attraversamento necessarie allo scopo suddetto, le trasformazioni edilizie non dovrebbero essere contrarie per tracciati, per riparti di isolati, per misure elementari di edifici nuovi innestati agli esistenti, a quella che può dirsi la fibra antica; e le trasformazioni di ordine sociale dovrebbero portare bensì ad un progressivo elevamento della classe degli abitanti, che risponda al miglioramento delle condizioni d'igiene e di *comfort*, ma non tale da mutare radicalmente la destinazione; in luogo di case popolari, quelle per la piccola borghesia, in luogo di fondaci e magazzini, negozi e piccole industrie locali ».

Tutta una serie di pareri concreti di tecnici e di architetti è venuta autorevolmente a riaffermare questi principî.

Il Monneret de Villard (1), in una fiera requisitoria contro le trasformazioni che hanno imperversato negli ultimi decenni, così si esprime:

« Il benessere economico, la facilità dei subiti guadagni, la libidine di lucro e la speculazione imperante, la trascuranza di ogni tradizione, la miopia dei reggenti e la boriosa vacuità cerebrale dei costruttori, questi sono i coefficienti, i fattori od i fautori della trasformazione edilizia che ogni città italiana è stata costretta a subire negli ultimi trent'anni del secolo decimonono e nei primi di questo ventesimo... Si sono gettate sulle nostre belle città turbe ignobili e rapaci, quali ben figura nella loro bestialità il poeta che ci descrive l'ultimo saccheggio della terza Roma. Hanno abbattuto gli alberi secolari, i palazzi gloriosi di mille tradizioni, le chiese che culto ed arte avevano reso doppiamente sacre; hanno scomposto il ritmo delle masse costruttive

(1) Cfr. U. MONNERET DE VILLARD, *Note sull'arte di costruire le città*, Milano 1907.

Digitized by Google

che gli antichi con finissima sapienza elevarono; le hanno tagliate con le più ignobili e stupide vie, decorate con la loro architettura da pasticcieri in delirio o di architetti da penitenziari. Nulla li ha trattenuti, nè il rispetto delle semplici mura che il tempo aveva patinato di bellezza, nè l'imponenza delle opere d'arte. Distruggere è stato il loro primo desiderio, o guastare almeno se la rovina non era possibile, ed il retaggio dei padri si è sgretolato sotto il piccone ignobile. E quando ricostrussero fu la più volgare sete di guadagno che incombette sul popolo e l'oblio di ogni regola e di ogni sentimento d'arte ».

Ed il Piacentini, a proposito del rinnovamento di Roma, espone queste chiare considerazioni (1):

« Fino a poco tempo fa io credevo fermamente che, considerando i problemi cittadini caso per caso, obiettivamente, si potesse sempre trovare una soluzione che contemperasse i desideri dei conservatori con le esigenze dei novatori. Ma oggi più non credo... Anzi io penso che, da una parte, pur accettando tutti i sacrifici d'arte, accettando cioè la tesi dei novatori, col togliere e col distruggere non si otterrebbe mai una vera e propria città moderna, giacchè le necessità dell'oggi sono troppo speciali; così d'altra parte, pur volendo molto concedere ai conservatori, la città se si seguita a vivervi la vita moderna si guasterà lo stesso.

« Per conservare una città non basta salvare i monumenti ed i bei palazzi, isolandoli ed adattandovi intorno un ambiente tutto nuovo; occorre anche salvare l'ambiente antico con cui essi sono intimamente connessi.

« ...Scongiuriamo dunque quest'ultima rovina!

« C'è ancora tanto da salvare! È ancora Roma così ricca di tesori d'ambiente, che, pur com'è oggi, sarà sempre la più suggestiva città del mondo. Ma per carità fermiamoci; siamo in tempo, ma guai se si fa un altro passo! Lasciamo la città vecchia così come si trova e sviluppiamo altrove la nuova!

« ...Spostare il centro degli affari, del resto, non vuol dire spostare *tutto* il centro di una città. Un centro commerciale rimarrà sempre *anche* nella città vecchia. In tutte le città grandi vediamo come i centri commerciali si moltiplichino e con essi i centri di ritrovo in ogni quartiere. Non è più l'epoca in cui tutta una città si svolgeva intorno alla Piazza del Municipio od alla Piazza delle Erbe... ».

Ed il chiaro archeologo Prof. Anti (2) in un suo interessante studio sulla città egiziana di Tebtunis porta un contributo di un'esperienza di ventidue secoli. Dagli studi e dai rilievi egli infatti trae la dimostrazione che le trasformazioni recate al vecchio borgo per adeguarlo ad una vita due o tre volte più intensa sono avvenute felicemente non toccando il nucleo antico; e così conclude: « Propongo l'esempio agli architetti e soprattutto agli ingegneri che ancora si illudono di rammodernare le nostre città medioevali con tagli cesarei (quando le cose riescono alla meno peggio) o con sventramenti tanto costosi quanto inconcludenti dal punto di vista urbanistico ».

---

(1) Cfr. M. PIACENTINI, *Sulla conservazione della bellezza di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, Roma 1918.

(2) Cfr. C. ANTI, *Un esempio di sistemazione urbanistica del III secolo a. C.* (*Architettura e Arti decorative*, novembre 1930).

Digitized by Google

L'architetto Muzio in un recente suo studio (1), ribadisce la tesi con le seguenti considerazioni:

« La parte antica delle città, spesso ricca di costruzioni notevoli e monumentali, non è adatta nè capace di contenere il movimento accresciuto. Da questo fatto deriva la necessità dello spostamento delle zone di massima intensità di vita in ambienti più propizi ed adatti, tracciati e costruiti *ex novo* in modo da risultare efficienti ed adeguatamente rispondenti alle nuove necessità. Il nucleo antico decade dall'antica importanza e resta talvolta ambiente intorno ai monumenti, diradando le case troppo fitte; conservando però spesso in alcune sue parti i commerci, mentre il movimento dei veicoli ed il grande traffico se ne allontanano ».

«... Tale centro antico monumentale od anche soltanto vecchio va lasciato perchè costa infinitamente di più demolire e ricostruire che fare del nuovo a lato. Esso però vive se si trova in posizione opportuna nel complesso della città nuova ed anzi le vie tradizionali strette con pochi attraversamenti, fitte di interessi, di tradizioni ed abitudini sono le più adatte al traffico pedonale e quindi ai negozi, alle botteghe ed al commercio minuto; esempi nostri sono Via Mazzini a Verona, Via Roma a Torino, Via Condotti a Roma, Corso Vittorio Emanuele a Milano, che andrebbero lasciate esclusivamente a questo scopo evitando il passaggio per esse del traffico di attraversamento.

« Il rinnovamento degli edifici avviene spontaneamente e va lasciato nell'antico quadro; il rispetto ai monumenti ed anche agli ambienti storici e caratteristici dev'essere assoluto perchè essi formano la nobiltà ed il carattere della città stessa. Si pensi che in America, in mancanza di meglio, si conservano gelosamente a S. Francisco, come monumenti, i resti del famoso incendio.

« Non è conveniente intraprendere nell'ambiente antico grandi opere edilizie perchè rimangono spesso in tronco ed incontrano gravissime difficoltà; solo è possibile per sbloccarlo praticarvi delle arterie che lo attraversano, limitandosi strettamente alla apertura della strada senza estendere la rifabbrica ad intieri quartieri, senza allargare le vie attraversanti e gli sbocchi che, spesso troppo fitti, intralcerebbero il movimento della nuova arteria.

«... Le città italiane corrono ora gravi pericoli; da una parte il restauro ed il ripristino di singoli monumenti ed edifici antichi è spinto in alcuni casi all'eccesso sino a distruggere altrettante pregevoli opere più recenti e peggio sino a costruire *ex novo* il finto antico, dall'altra spesso si distrugge inconsultamente l'ambiente tradizionale, si violenta e si contamina senza mai riuscire ad adeguare organismi inadatti a funzioni nuove diverse.

« La nostra nobilissima eredità, tutto il nostro passato si considera spesso come incomodo intralcio alla vita moderna e non si comprende che solo un miopismo gretto c'impedisce di non volere che a lato e non sopra la città vecchia possa e debba sorgere la nuova.

« Dovrebbe essere in tutti noi l'ansia ed il proposito di lasciare altrettanto belle e monumentali tracce del nostro tempo, non limitandoci a costose riforme lentissime

(1) G. Muzio, *Forme nuove di città moderne* (*Atti del Sindacato prov. fasc. Ingegneri di Milano*, IX, Milano 1930).

Digitized by Google

e difficili, per non riuscire che a rappezzi, a ripieghi, a contorti e rachitici risultati che puzzano di compromesso e di adattamento, sufficienti forse appena appena per noi, non certo per futuri sviluppi, rovinando quello che c'è senza sostituirvi nulla di buono.

« Imprimiamo profondamente il nostro orgoglio d'italiani d'oggi, il segno puro e fervente della nostra epoca in nuovi ambienti, in nuove piazze, in nuovi monumenti che sorgano liberamente adatti e permeati della nostra vita. Non ci si esaurisca nell'aggiustare un'eredità che crediamo cattiva perchè diversa di noi, ma con lungimirante visione si provveda e si traccino i piani e si innalzino gli edifici che servano a noi, ma che soprattutto possano servire ai nostri figli ed ai nostri nipoti ».

Ancor più frequenti e vivaci e sonore sono le voci dei letterati e dei poeti. È facil cosa per gli uomini serî e positivi il sorriderne; ma quando si ponga mente al fallimento della tecnica e dell'architettura delle città pur in periodo recentissimi, all'assenza di elevatezza di pensiero e di visione dell'avvenire che tanto hanno imperversato ed imperversano, è forse da concludere che è nei poeti la più vera competenza urbanistica!

Una vera antologia potrebbe redigersi di scritti: dalle violente invettive di Victor Hugo nella *Guerre aux démolisseurs* alla sottile ironia di Anatole France in *Pierre Nozière*. Qui ci limiteremo a riportare la bellissima pagina di Gabriele D'Annunzio scritta in occasione dei progetti distruttori della zona centrale di Bologna nel 1917:

« *Questa divina e spietata guerra, che cancella interamente col medesimo acciaio le* « *facce degli uomini e quelle dei luoghi, ha reso in noi più patetico il senso della vita murale* « *costruita e nutrita dai secoli e dalle generazioni, non imitabile nè sostituibile mai. Il* « *lamento delle Città distrutte ci è parso talvolta salire anche più alto che lo stesso pianto* « *dei popoli martoriati e tratti in schiavitù.*

« *Chi di noi, sotto il balenìo delle truci imagini, non sente cresciuto a dismisura* « *l'amore per ogni muro italiano, per ogni pietra commessa a pietra, per ogni mattone* « *posto su mattone, per la più umile casa come per il monumento più insigne?*

« *Ed ecco Bologna minacciata di sacrilegio. Uomini mercantili, ben più aspri di quelli* « *che frequentavano la bellissima Loggia vicina, vogliono diroccare le testimonianze del-* « *l'antica libertà armata per ridurre al valor venale il suolo e per gettarvi le fondamenta* « *di chissà quale enorme ingiuria. È necessario impedire lo sfregio. È necessario che* « *nell'Italia nuova lo spirito farisaico non prevalga anche una volta.* Satis est.

« *La nostra sapiente e potente Bologna, per ampliarsi in novità di vita, ha ella dunque bisogno di rompere il virtuoso cemento comunale che non costringe ma conferma la sua* « *anima?*

« *Confidiamo che i cittadini non lasceranno difformare alcun lineamento di quella* « *Italia bella, nel cui nome i soldati versano tanto sangue per preservarla* » (1).

E le citazioni potrebbero continuare con quelle di tanti altri autorevoli studiosi, quali il Sitte, il Buls, lo Stübben, il Lavedan, il Poète, l'Unwin (2). E tutte queste voci hanno trovato la più piena espressione, come di un grande coro, nel Congresso inter-

(1) Lettera di GABRIELE D'ANNUNZIO a Giorgio Del Vecchio.

(2) Vedi opere citate. Cfr. anche su questo tema C. GURLITT, *Die Erhaltung des Kerns alter Städten*, Berlino 1911.

Digitized by Google

nazionale dell'abitazione e dei piani regolatori tenutosi in Roma nel settembre del 1929, il quale aveva appunto per tema primo e più importante la « Sistemazione delle città a carattere storico per adattarle alle esigenze della vita moderna ». Nelle numerose comunicazioni e relazioni, quali quelle del Lohuizen (Olanda), del Peirson Frank e del Lafontaine (Inghilterra), dello Sfintescu (Romania), del Piccinato e del Chiodi (Italia), del Poète (Francia), del Warga (Ungheria), dell'Heiligenthal, dello Stübben, del Marigner e dell'Arnzt (Germania), i varî lati del tema sono stati sviluppati, classificando varî metodi e varî tipi di città, ma sempre partendo dal concetto che il piano generale debba essere studiato come un tutto organico per modo da deviare il traffico dai quartieri antichi. Ed il relatore generale, architetto Piacentini, ha, nel riassumere la discussione, rilevato appunto come l'affermazione del rispetto delle zone storiche e l'opinione che occorra da esse sdoppiare il centro della vita moderna siano state quasi unanimi e veramente significative in un Congresso che non è di archeologi, ma di tecnici dell'Edilizia. È, egli ha detto, « cosa infinitamente confortevole il constatare che non ostante le seduzioni e i conforti della vita meccanica e travolgente di oggi, il concetto di rispetto alle testimonianze del passato sia più che mai da tutti condiviso e propugnato e come si sia finalmente arrivati alla concezione chiara e precisa della distinzione tra le esigenze intransigenti della vita moderna e la contemplazione delle bellezze passate ». Egli ha distinto le soluzioni di politica edilizia secondo i casi che trattisi di città che abbiano subìto un continuo spostamento nei quartieri più vitali seguendo una tendenza topografica che occorre con tutti i mezzi ulteriormente favorire, o di città a sistema centrale per le quali il sistema degli anelli è l'unico possibile. Si è altresì soffermato sui temi dell'isolamento dei monumenti e della conservazione del carattere, dello schema e dell'ambiente anche nei casi in cui alcune arterie di attraversamento si manifestino necessarie, sulla disposizione delle zone verdi, sulla necessità dei piani regionali connessi coi piani di ampliamento e di sistemazione interna, il quale argomento egli ha proposto che sia messo all'ordine del giorno del prossimo Congresso (1).

Queste così autorevoli affermazioni dovrebbero ora chiudere la questione, come una sentenza pronunciata da un alto consesso. Ma quando gli studiosi veri di un ramo dello scibile sono pochissimi di fronte alle legioni degli empirici e degli interessati, è da attendersi invece di dover riprendere ancora ogni momento il dibattito. Ed occorre riconoscere, d'altra parte, che talvolta la vita edilizia di una città si è svolta in modo così complesso ed è stata così pregiudicata dal mal diretto sviluppo dell'ultimo cinquantennio, che la soluzione attuale non si presenta facile nè può accontentarsi di una formula (2). Occorre quindi approfondire ancora la trattazione del tema, sia esaminandolo analiticamente nei varî argomenti che tra loro si integrano e nelle discussioni che ad esse fanno capo, sia studiando i mezzi che permettono di raggiungere totalmente o parzialmente lo scopo.

Riprendendo le suddivisioni che già vennero poste nello studio dei caratteri e delle condizioni della moderna città, si esamineranno dapprima quelle che si riferiscono

(1) Cfr. *Atti del Congresso internaz. delle abitazioni e dei piani regolatori*, Roma, 1929.
(2) L'arch. prof. Piacentini mi segnala uno di questi casi nella zona centrale di Brescia.

Digitized by Google

all'organismo sociale ed in particolare alle esigenze della igiene, del decoro, del relativo benessere nell'abitazione.

Condizioni igieniche. — Accennando al processo di addensamento edilizio e demografico che quasi sempre si è prodotto nelle zone centrali delle città antiche, in cui la vita si è sviluppata con continuità, si è già implicitamente dimostrato quanto lavoro ci sia ancora da compiere per adeguarle alle condizioni moderne. Non mancano invero città secondarie in cui ancora la vita si svolge in questi quartieri centrali tranquilla e senza eccessive contrazioni, ed ancora le piccole case, i giardini privati che si affacciano fioriti sulle vie, i bei cortili aperti, mantengono insieme il carattere dell'antica bellezza e dell'igiene; ma ben più frequenti e gravi sono i casi di città progressive ove le condizioni sono quasi intollerabili per la scarsezza di aria e di luce, per la foltezza della popolazione, per il carattere povero di abitazioni, da cui vien turbata la razionale disposizione delle zone. La necessità di un miglioramento appare dunque evidente, ma i quesiti stanno nel modo di attuarlo.

La rettorica facilona che non vede altro rimedio che nel piccone fa capo al sofisma che contrappone al caos della città antica l'ordine della città nuova adatta e perfetta qualitativamente e quantitativamente.

La realtà invece è ben diversa, e lo si è in parte visto parlando delle case del popolo e delle « malattie edilizie ». Se si prescinde da qualche quartiere-campione, costruito da fiorenti società industriali pei proprî operai o da enti per le case popolari con mezzi necessariamente limitati, il problema della abitazione economica non si risolve in quantità nemmeno lontanamente sufficienti. L'attività spontanea ci dà le baracche; quella della speculazione edilizia i falansteri enormi in cui si agglomerano diecine e talvolta centinaia di appartamenti, e persone su persone in ciascuno di essi. Considerando cioè nel suo insieme, senza pregiudizi, la vera condizione delle abitazioni delle famiglie non abbienti, cioè della grande massa della popolazione, si deve riconoscere che esse non rappresentano un miglioramento rispetto i vecchi quartieri anteriori alla metà del secolo scorso, nè nelle condizioni sociali e morali per la promiscuità della vita che vi si conduce, nè per le condizioni igieniche; che talvolta forse anche recherebbero un peggioramento, se intanto non fosse venuta la organizzzazione vigorosa di tutti gli impianti ed i servizi della città, di tutte le misure profilattiche a difesa contro le infezioni.

Eccone la prova precisa. Ovunque la statistica può paragonare, a parità di stato sociale, le condizioni di quartieri vecchi del tipo suddetto e di quartieri nuovi agglomerati appaiono inaspettatamente migliori le prime delle seconde. Così a Vienna si aveva alcuni anni fa che nel VII distretto, nel IV e nel IX di vecchia fabbricazione, la mortalità oscillava intorno al 17 per mille e saliva verso il 30 nei nuovi quartieri Simmering, Neu-Ottakring, Meidling e nel X distretto (1). In Roma il confronto tra i quartieri di Ponte e di Parione ed il quartiere di S. Lorenzo mostra peggiori per quest'ultimo le condizioni di morbilità e di mortalità che non nei primi due (2).

---

(1) Da una conferenza di C. SITTE (*Zeitschr. des oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins*, 1903).

(2) Il fatto mi è stato segnalato dal compianto Prof. ANGELO CELLI, illustre professore d'Igiene nella Università romana, nel recare a queste mie osservazioni autorevole conferma. Non è però facile trovare una diretta dimostrazione nelle statistiche del Comune di Roma, nelle quali la

Digitized by Google

Se spesso questi raffronti tra il quartiere nuovo mal costruito ed adibito ad abitazioni popolari con criteri che è inutile dire colpevoli perchè sono insiti nella equazione economica, ed il quartiere vecchio nella sua triste involuzione edilizia non sono accusati dalle statistiche, la ragione si è che qualche termine comune del paragone non torna, o nella classe della popolazione o nel tipo di impianti essenziali, quali quelli della fognatura, spesso imperfetta appunto nei vecchi quartieri.

Ma il fenomeno permane in diverso grado e ci convince che quei mali solo in parte hanno sede nei vecchi quartieri in quanto son vecchi, ma rappresentano un triste fatto generale che permarrà finchè non sarà più elevato il tono della vita delle classi meno abbienti e non si riuscirà davvero a dare alle famiglie di condizione disagiata abitazioni in case popolari bene organizzate.

Quei mali si spostano così dal campo edilizio a quello sociale ed economico ed inadeguatamente si curano con le grandi trasformazioni che distruggono un quartiere e ne mutano la destinazione. Spesso anzi questi mezzi invece di risolvere il tremendo problema, l'aggravano sempre di più, per la impossibilità di ricostruzioni in quantità sufficiente per albergare la popolazione sloggiata.

Prendiamo un esempio quanto mai tipico e grave: quello di Napoli, ove forse 150.000 persone vivono in abitazioni in cui è una media di oltre 5 abitanti per ambiente, imputridiscono nella umidità dei « bassi », che sono la negazione di ogni elementare norma d'igiene; e la constatazione è davvero spaventevole e tale da non lasciar pace a quanti sentono il dovere di dare al popolo degne e sane condizioni di esistenza e di elevare fisicamente e moralmente la razza italiana.

Quali i rimedi? È detto subito: decentrare e costruire; avviare verso la campagna, secondo il santo programma del Governo fascista, il maggior numero di abitanti che nella città vivacchiano, ed elevare case veramente economiche ove richiamare la popolazione addensata. *Occorre cioè non distruggere, ma costruire, ed in quantità veramente adeguata.*

Per Napoli, ad esempio, riferendoci al caso concreto testè accennato, occorrerebbero almeno 100.000 vani di nuova costruzione, molti dei quali potrebbero trovar luogo nell'ampliamento delle belle borgate che già esistono nell'altipiano sovrastante alla città, e, che, congiunte con mezzi rapidi al centro, dovrebbero costituire una felicissima applicazione del tipo delle borgate-satelliti. Considerando una spesa unitaria non inferiore alle 15.000 lire per vano, sommando insieme il costo di costruzione, il valore delle aree fabbricabili, le spese sostenute dai pubblici enti per le sistemazioni e gli impianti dell'ampliamento edilizio e per tutte le conseguenti spese generali, ne risulterebbe un ammontare complessivo superiore ad un miliardo e mezzo. È questo dunque un capitale ingentissimo che, per essere scarsamente rimunerato dal reddito degli affitti, non può venir fornito altro che in piccola parte dalla privata industria, ovvero può esserlo su più vasta scala se associando l'operazione ai guadagni delle imprese di costruzioni si grava di oneri ancora maggiori.

---

suddivisione secondo i rioni fa aggruppare il quartiere di S. Lorenzo con tutto il quartiere dell'Esquilino, che comprende le zone di ricche abitazioni del quartiere del Macao e dei dintorni della stazione.

Digitized by Google

Trovare questi mezzi è còmpito squisitamente politico di chi tra le tante esigenze vitali che battono alle porte deve scegliere, con una graduazione determinata da una generale visione e da un programma superiore. Il còmpito nostro è quello di porre la questione nei suoi termini e nelle sue cifre; è quello di affermare che finchè essa non sarà avviata alla soluzione nella sua entità effettiva, e non per illusorie iniziative che provvedono all'1:100 del fabbisogno, il parlare di trasformazione in grande stile dei quartieri centrali equivale a tradire la causa del risanamento delle città e del miglioramento della popolazione.

Tanto più grave è la responsabilità, e tanto maggiore è la necessità di parlar chiaro, in quanto che gli argomenti in favore di siffatte opere di smantellamento generale sono sempre di grande effetto perchè fanno capo alla impressione e non al ragionamento e nascondono o non considerano col dovuto peso le valutazioni di quanto occorre veramente per l'attuazione organica. Allorchè poi la realtà si manifesta con tutti i suoi ostacoli insuperabili, ne consegue il ripiegamento su soluzioni limitate ed isolate, spesso peggiori del male, che ne risulta aggravato, quando non si sa o non si può (come avviene in tutte le bonifiche) affrontare nella sua ampiezza.

Spesso infatti in questi casi, quando il problema non si può risolvere integralmente, gli edili ed i finanzieri degli sventramenti lo risolvono *simbolicamente*. Tracciano nel vecchio abitato una larga strada e sul suo margine ricostruiscono case nuove altissime, e lasciano le zone retrostanti come prima; cioè in condizioni assai peggiori di prima, perchè la nuova barriera le chiude e le soffoca assai più delle precedenti casupole. Si direbbero quasi tali sistemazioni *lineari* fatte più che pei cittadini, pei forestieri (dato che essi non rimpiangano l'aspetto vivo e pittoresco dell'antica città) i quali passando pel nuovo Corso, che naturalmente in tutte le città assume lo stesso tipo e lo stesso nome, « si daranno facilmente a credere », secondo la ingenua espressione del Palladio (1), « che alla larghezza e bellezza sua corrispondino anche le altre strade della città ».

Queste parole definiscono nel miglior modo il carattere di illusione colpevole insito in queste soluzioni tronche; e se l'illusione è talvolta mossa da nobili propositi umanitari, più spesso segue meno alti, ma ben coscienti secondi fini di privata utilità; ed il concetto di risanamento *per ignes* si risolve nella piccola speculazione di chi vuol costruire a condizioni per lui vantaggiose un gruppo di case in posizione centrale, ed adopera le grandi frasi, che costano poco, per raggiungere il suo fine.

Occorre invece tenere «altro viaggio» nei risanamenti, spesso innegabilmente necessari, di vecchi quartieri, ed è quello che si è, in generale, accennato più sopra: non trasformazioni radicali, ma miglioramenti minuti, diffusi, progressivi; non mutamenti fondamentali di ordine sociale che creino contrasti nuovi tra zone ricchissime e poverissime, ma elevazione graduale ed automatica della classe della popolazione, del carattere delle piccole industrie, dei commerci, dei centri di coltura che vi hanno sede. Ed a questo miglioramento comprendente non una linea, ma tutta una zona, debbono partecipare l'elemento strada e l'elemento casa, debbono recare il loro contributo tutti i mezzi; gli edilizi, meglio spiccioli che grandiosi, che non prescindano

(1) A. PALLADIO, *Il terzo libro dell'Architettura*, cap. II.

Digitized by Google

dal tipo attuale, ma lo secondino; gli architettonici col rinnovare l'abitato e diminuirne la densità, partendo dall'interno anzichè dall'esterno; i provvedimenti di polizia sanitaria col determinare impianti, attivare pubblici servizi, negare progressivamente l'abitabilità alle case più malsane, ad esempio ai locali del piano terreno, come i « bassi » di Napoli, i « sottani » di Cagliari; i provvedimenti finanziari col facilitare, mediante il credito edilizio e mediante premi, le iniziative dei singoli proprietari per adattare e restaurare i proprî stabili.

Su questo tema si tornerà più ampiamente. Basti ora averne contrapposto l'ordine di soluzioni a quelle che si propongono distruzioni senza possibilità di ricostruzioni, o che considerano sistemazioni interne limitate al tracciato di una via, con una enorme sproporzione tra i mezzi ed il fine; che è di dare adatta e sana costituzione ai quartieri centrali delle vecchie città.

Questioni economiche nei vecchi nuclei. — Ma accanto alle questioni ora trattate, e con esse intimamente congiunte si avanzano quelle economiche; e si presenta così da un altro punto di vista il dilemma tra la tendenza alla conservazione e quella alla distruzione ed alla ricostruzione.

In questi argomenti di ordine economico è il cavallo di battaglia dei demolitori. Il trasformare le parti antiche della città, che spesso sono anche le zone centrali, nel quartiere degli affari, dei negozi, delle abitazioni signorili, sia con la riedificazione radicale e completa, sia con organici mutamenti dei singoli edifici, porta seco un aumento considerevole di reddito e quindi un'alta convenienza finanziaria, e la distribuzione edilizia e sociale della città, considerata nel suo insieme, acquista logica ed ordine. Ed ecco infatti imprese edilizie ed amministratori dei Comuni rivolgersi a questa Fata Morgana ed attenderne fiumi d'oro.

Non è invero da escludersi che la equazione del tornaconto abbia talvolta radici positive se applicata a questi temi del rinnovamento e del mutamento della funzione edilizia; ma ciò avviene più per casi isolati che per applicazioni generali e sistematiche. Frequenti infatti sono nelle grandi città europee gli esempi di singoli edifici che son stati rifatti completamente (a Berlino sulla Leipzigerstrasse alcuni fino a tre volte in quarant'anni) per adeguarne il tipo alle migliorate condizioni di ubicazione, alle esigenze rapidamente mutate della vita e quindi in ultima analisi, alla maggior potenzialità del reddito. Quando però la cosa si estende a vasti quartieri è ben più facile che il risultato delle enormi operazioni finanziarie e delle grandi spese di sistemazione che l'impresa richiede sia il fallimento.

Anzitutto entra in scena la pubblica economia. La grande, sistematica distruzione di case esistenti è distruzione di pubblica ricchezza, come lo sarebbe l'incendio di un bosco, il franamento di una miniera, le conseguenze della guerra o del terremoto in un centro abitato. Quando un terribile disastro tellurico ha distrutto Messina, mi diceva un mio giovane amico che è un ardito architetto novatore, è sembrato a tutti un gravissimo lutto nazionale, non soltanto per le vite perdute, ma anche per un patrimonio immobiliare annientato. O perchè non dovrà essere considerato nello stesso modo un Piano regolatore che si propone di distruggere forse due terzi della vecchia Milano?

Di altro ordine, ma non meno importanti, sono gli inconvenienti ed i danni dovuti al brusco sconvolgersi di un regime economico; migliaia di famiglie obbligate a sloggiare

Digitized by Google

ed a trovarsi una nuova casa lontano, ed industrie e commerci stroncati, e tutta una catena di consuetudini e d'interessi interrotta, come quando una popolazione intera fugge pel panico di un'invasione e si accampa lontano dalle sue case... Se l'attuazione di un piano di tal genere è completa e simultanea, la vastità stessa le dà carattere di vera rivoluzione, se avviene gradualmente, è il disagio cronico delle vie sbarrate, degli sfratti, delle demolizioni...

Io ho avuto sempre in siffatti casi il vago sospetto (già lo ho accennato a proposito della igiene, le cui preoccupazioni servono da specchietto) che i finanzieri esperti ed avveduti non ci credano sul serio e mettano in azione tutta la rettorica edilizia per poi limitare le loro operazioni a tre o quattro isolati ben scelti da ricostruire alla svelta, senza occuparsi più del resto. Se poi il Comune ci ha invece creduto ed ha abbattuto case su case, e non trova a rivendere i terreni, se si è tracciato un inizio di strade che non proseguiranno mai, se le azioni di una società, rivendute in tempo debito scenderanno quasi a zero, a loro, come ai carducciani cavalieri d'industria, « che cosa fa ? ».

Ed infatti, a veder bene, il capitale richiesto da operazioni di tal genere praticate su vaste estensioni sale a cifre enormi, specialmente quando si tenga calcolo delle necessarie costruzioni nuove per la gente sloggiata. Il valore dell'area ha, se pur si prescinde dalle spese di sistemazioni edilizie occorrenti, un peso morto dovuto al valore di esproprio ed al costo delle demolizioni, che da 600 o 700 al mq. può salire a varie migliaia di lire, e che non sempre è possibile ripagare. Se si tratta di grandi metropoli o almeno di importanti città progressive, difficilmente i proprietari degli stabili delle zone centrali son rimasti ad attendere con le mani in mano ed hanno ciascuno per proprio conto realizzato trasformazioni spicciole, talvolta inorganiche e magari indecorose ma lucrosissime; se la città è secondaria l'insuccesso è sicuro perchè mai il mercato delle aree fabbricative potrà assorbire le nuove estensioni valutate a caro prezzo, e preferirà seguire la via logica e sana di indirizzarsi verso la periferia, quando questa non è troppo lontana.

In realtà dunque anche i problemi della finanza edilizia nelle grandi trasformazioni dei vecchi centri rientrano spesso nel novero delle illusioni, quando chi inizia l'opera non si rende sufficientemente conto delle enormi difficoltà da superare, della spesa ingentissima, del diffuso disagio economico che si reca nelle classi più deboli finanziariamente. E sono volute illusioni quando fanno capo ad un gruppo di ben coscienti speculatori dell'agiotaggio, pericolosissimi ed evitandi; poichè se l'industria privata è rispettabilissima ed utilissima quando rimane nel suo campo e reca l'energia dei suoi mezzi alle realizzazioni edilizie che senza di essa rimarrebbero espressione cartacea, è, per converso, quanto mai dannosa e sovverte ogni ordine quando vuol promuovere vaste sistemazioni per scegliere dentro esse il suo utile e difende proposte di carattere generale con argomenti subdoli, che mascherano l'illecito guadagno dei pochi, il danno dei moltissimi.

Ciò non vuol dire che in qualche caso, nella vita straordinariamente complessa delle città, la soluzione non si imponga parzialmente, e, di contro agli inconvenienti gravi, rechi vantaggi e realizzi miglioramenti. Più spesso si ricollega a quella speculazione parassitaria, che è così feconda di proposte intorno al campo della edilizia.

Digitized by Google

Specialmente questa ha predominio in Italia pel carattere antiquato e lontano dalla vita che hanno le leggi che reggono le espropriazioni per pubblica utilità ed in particolare l'attuazione dei piani regolatori. Esse mentre trascurano i piani di ampliamento e ne ostacolano il finanziamento, favoriscono gli sventramenti; e specialmente li promuove artificialmente l'applicazione, ormai quasi costante, della suindicata Legge del 1885 per Napoli, la quale se poteva essere opportuna e giusta nel caso contingente per cui era stata decretata, non lo è più nei casi normali. Le due sue caratteristiche che si risolvono in una vera spogliazione sono quelle della già accennata espropriazione per ampie zone interne che viene a comprendere proprietà che non sono affatto interessate alla sistemazione, ed il metodo di determinazione del valore degli stabili espropriati che, con l'introdurre accanto al termine del *valore venale* quello del *valore legale* risultante da una capitalizzazione di coefficienti proporzionali alle imposte pagate, porta a prezzi di molto inferiori a quelli che sarebbero equi in una libera contrattazione.

Ora avviene molto spesso che non i Comuni beneficino di tali basse valutazioni, ma società edilizie che ottengono da essi regolari concessioni ed a loro si sostituiscono, e che quindi hanno tutto l'interesse di determinare l'affare con tutti i mezzi. E di fatti queste speculazioni malsane in grande stile si affacciano con grande urgenza in questo momento in cui la legge per Napoli vacilla. Ed i Comuni di ciò non si accorgono, e non vedono il pericolo che tutto il grande lavoro di risanamento si risolva nella ricostruzione di due o tre case ben scelte, lasciando a mezzo la sistemazione, con le strade iniziate e non compiute e le case demolite, quando il tornaconto cessa o si esauriscono i capitali.

Così la insufficienza delle leggi o la loro applicazione viziata favoriscono in un caso le mal concepite soluzioni di sistemazioni interne, ostacolano nell'altro le belle e sane opere di espansione cittadina. Se, come è vivo l'augurio, è prossima l'approvazione di una ben ponderata Legge fascista sulle espropriazioni per pubblica utilità che ristabilisca l'equilibrio e riporti l'equità, non più gravando un ordine di cittadini a vantaggio di altri, si vedrà subito la finanza alta e bassa convincersi delle nuove teorie edilizie e fornire i mezzi alla costruzione di sobborghi e di città satelliti, organicamente ideate, congiunte con rapidissimi mezzi di comunicazione ai maggiori nuclei cittadini, lasciando le vecchie città a più tranquille e modeste opere di miglioramento. E le città italiane respireranno.

Il movimento nella vecchia città. — Le condizioni attinenti alla viabilità sono quelle per cui il contrasto tra il vecchio ed il nuovo appare più manifesto. Gli organi della circolazione in una città moderna sono, come s'è visto, direttamente rispondenti, per ampiezza, tracciato, disposizione dei passaggi, dei rifugi, dei tanti altri elementi che costituiscono la suppellettile stradale, alla concreta e precisa funzione loro assegnata, così come lo sono i congegni meccanici in un'officina, ed i tubi od i canali o le camere di calma negli impianti idraulici; debbono pertanto trovarsi in relazione immediata coi mezzi del movimento attuale ed eventualmente con quello futuro, ma appunto per questo son tali che gli elementi delle vecchie città sono assolutamente inadattabili.

L'empirismo sventratore crede trovare a questo il rimedio con l'allargare vie o piazze esistenti. È facile dimostrare, sulla base del raziocinio e della esperienza, come

Digitized by Google

quasi sempre tale mezzo sia inopportuno ed insufficiente e spesso si risolva in un grave e definitivo peggioramento del male che si vuol curare.

Il primo degli inconvenienti è quello della inorganicità della soluzione, data dai mille ostacoli, spesso impreveduti, che s'incontrano ad ogni passo quando si incide nella viva materia edilizia anzichè tracciare vie sull'aperto terreno. Essi determinano adattamenti e ripiegamenti che menomano l'efficienza delle nuove vie e delle nuove piazze nei riguardi della funzione cinematica a cui debbono dare sede. Talvolta gli ostacoli più che dal vecchio nucleo provengono da quella fascia di fabbricazione che lo ha racchiuso in tempo relativamente recente e che è ancor più difficile, per ragioni economiche, poter tagliare ed attraversare.

Così avviene essere frequentissimo il tipo di tali vie strozzate negli sbocchi, incerte nel loro avviamento finale, concepite quali vie « unipolari » od addirittura come tronchi isolati (come, ad es., il Corso Vittorio Emanuele e la Via Arenula in Roma, la Via Rizzoli in Bologna, il Corso Umberto in Napoli, la Via S. Lorenzo e la Via Roma a Genova, la Via Manzoni a Milano); spesso sono irregolari ed inopportuni i tracciati e privi di vero collegamento con tutto il sistema della grande circolazione.

Spesso anche la inorganicità delle soluzioni si riferisce al ritardo gravissimo che gli ostacoli anzidetti portano nell'attuazione. Quando si approva un progetto di una via, sembra che già sia eseguita e che rappresenti un elemento continuo, creato di getto, atto ad incanalare il movimento in un senso determinato. Ma se dall'inizio al termine passano alcune diecine d'anni (a Milano, ad esempio, il nuovo Corso del Littorio è stato cominciato da oltre un decennio ed è lontanissimo dal giungere al suo sbocco su Piazza di S. Babila, ed intanto non serve a nulla ed i negozi nelle poche case eseguite intristiscono per mancanza di ogni traffico), avviene che la viabilità cittadina deve intanto trovarsi altri vasi di deflusso e quando alfine la via è aperta, non risponde più al sistema per cui, bene o male, era stata ideata.

Ma le arterie cittadine non soltanto servono ad incanalare il movimento, ma anche a richiamarlo con intensità progressiva. Man mano che sulle nuove vie e sulle nuove piazze artificiosamente create penetra la vita del commercio e degli uffici, avviene che i loro spazi non bastano più, e vi si determina un congestionamento che aggrava sempre più l'irrazionalità iniziale. Le pareti delle case non sono elastiche come sarebbe desiderabile e non permettono di seguire questo aumento di esigenze con corrispondenti ampliamenti; ed ecco determinarsi la necessità di nuovi tagli per creare succursali e piazze e raccordi e sottopassaggi e vie sotterranee, seguendo non soluzioni organiche, ma costosi ed irrazionali espedienti provvisori, adottati come tardi ripieghi. E forse altri ne occorreranno ancora, creando disagi e non assetti, con quel fallimento di risultati finali, di cui molte città degli Stati Uniti d'America ci hanno dato istruttivi esempi grandiosi.

Così per questo errato avviamento iniziale, come sempre avviene quando si distrugge un sistema e non se ne può sostituire un altro radicalmente diverso, o quando si crede di poter conciliare due termini antitetici, si rovina definitivamente l'antico senza raggiungere il nuovo; si taglia e si strazia un po' per volta la città esistente senza ottenere condizioni di viabilità adatte al movimento moderno ed a quello che sempre più si svilupperà nell'incremento edilizio avvenire. La città diventa intolle-

Digitized by Google

rabilmente schiava di un centro che non si è saputo creare. Ma quando gli inconvenienti della soluzione errata si manifestano, è ormai tardi. Quando il demone del movimento febbrile ha invaso le vie un po' nuove, un po' vecchie, l'addensarsi progressivo del movimento è inevitabile, ed irreparabile è il danno.

È questa dunque la seconda illusione, forse la più grave di tutte, che muove i seguaci di una vecchia scuola edilizia ormai svalutata dai tristi risultati dell'esperienza, ma pur sempre rinascente. Tra le grandi metropoli, Parigi che di quella scuola ha rappresentato l'esempio veramente grandioso nel suo rinnovamento sotto il secondo Impero, è ora forse la città più congestionata del mondo, ben più certo di Londra, di Berlino, di Vienna.

Anzichè dunque introdurre a forza il movimento moderno in un organismo inadatto occorre deviarlo, togliendo dal vecchio centro le grandi linee di circolazione, diminuendo l'importanza dei suoi nodi di traffico, lasciando in esso soltanto il movimento locale. E tutti i mezzi della moderna vita cinematica intervengono a facilitare queste soluzioni: lo sdoppiamento della rete e la precisa suddivisione del traffico di vario tipo, che si son posti come leggi del movimento cittadino, le rapide comunicazioni sotterranee sia in quanto sgombrano le vie, sia in quanto favoriscono la fabbricazione di quartieri esteriori, e soprattutto la disciplina del traffico che può dirsi il *taylorismo* di questa grande attività umana: piccole vie parallele possono riuscire più utili di una grande via se utilizzate secondo la norma della mano unica o secondo quella della divisione tra il traffico lento e quello rapido; gli incontri e gli innesti possono risultare *lubrificati* da un opportuno sistema di percorso; e talvolta modesti provvedimenti di scantonamenti e di allargamenti di tronchi limitati si addimostrano di grande efficacia per assicurare la continuità del movimento e la maggior portata della strada, quando questa è calibrata e non raggiunge il limite di saturazione.

I problemi estetici nelle vecchie città. — Si avanzano infine, in questo tema dei rapporti tra vecchio e nuovo, tra la « vita murale nutrita dai secoli e dalle generazioni » e la rivoluzione edilizia moderna, i quesiti estetici.

Già il contrasto tra la raccolta armonia, pittoresca od architettonica, della estetica edilizia antica, e la moderna tendenza agli spazi ampi ed aperti, alla nessuna cura pel particolare, all'abbandono dei caratteri locali dati da quelli che finora erano ritenuti elementi permanenti come il clima e i materiali da costruzione, è stato messo in evidenza nelle pagine precedenti; e già in esse è stata prospettata la soluzione che è il motivo fondamentale di questo studio: dare a ciascuno degli stili edilizi il suo campo, giovandosi del netto sdoppiamento che deve determinarsi tra le arterie di circolazione e la trama dei quartieri di abitazione, tra le zone nuove e le antiche.

Fino a qualche tempo fa il conflitto aveva per oggetto i singoli edifici antichi. Abbiamo già accennato al frequente e quasi costante dissidio tra le ristrette vedute dei conservatori e quelle dei progettisti di piani regolatori. I conservatori difendevano intransigentemente un rudero romano, un tratto di mura medioevali, un palazzo del Cinquecento, una casa a cui più o meno direttamente si riannodavano alcuni interessanti eventi cittadini, chiedendo, quasi sempre in ritardo, che una via deviasse o si troncasse per salvarli, senza usare un qualunque criterio di relatività, senza considerare che talvolta il sacrificio di un'opera isolata di valore storico od artistico può

Digitized by Google

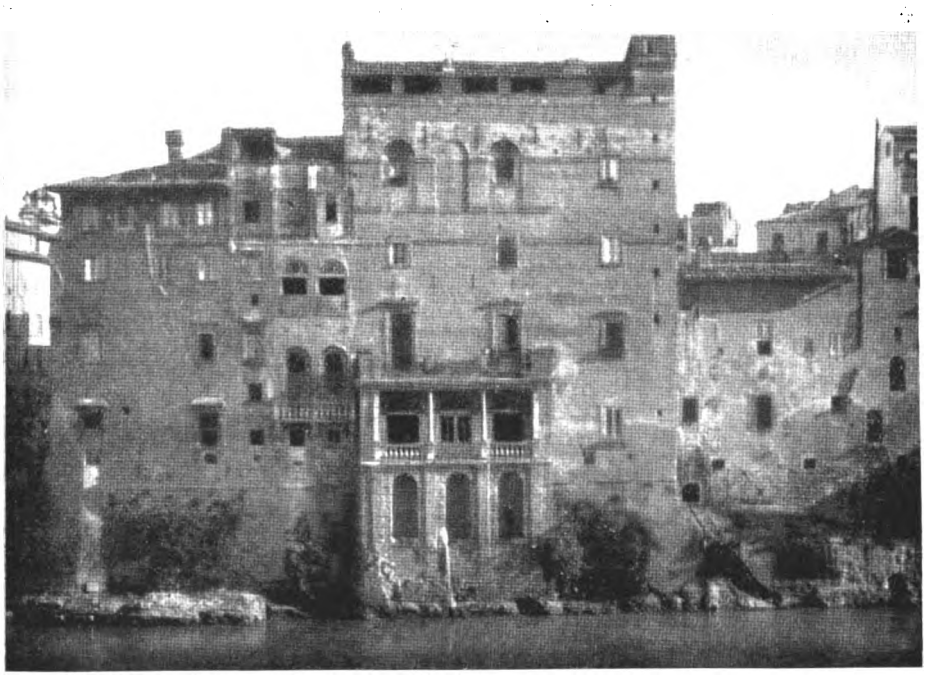


Fig. 121. — Vecchia Roma sparita. Il palazzo degli Altoviti sul Tevere.

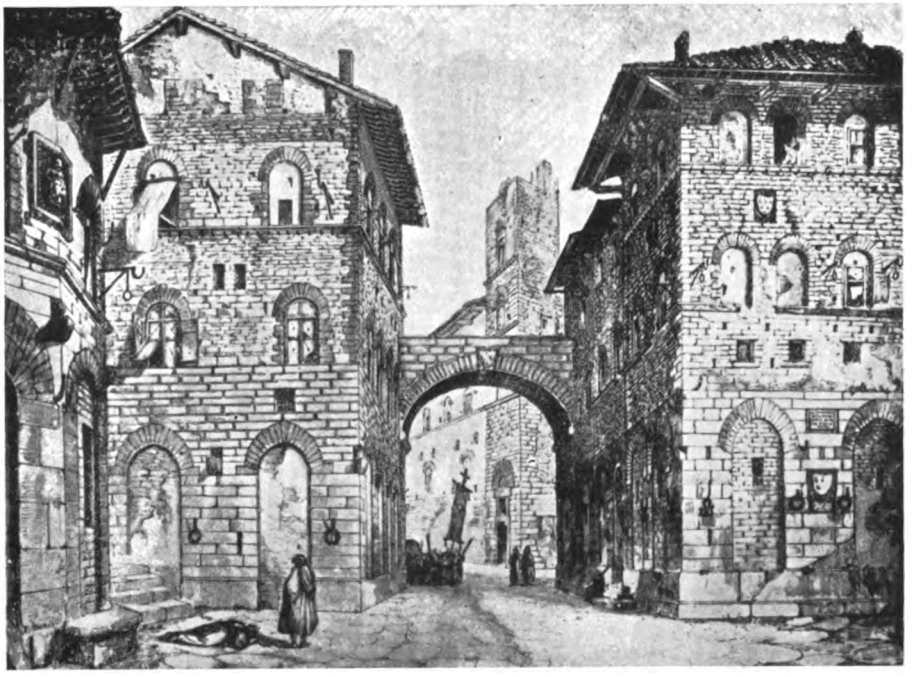


Fig. 122. — Vecchia Firenze sparita.
La Piazza dei Peruzzi con le case de' Magnani e de' Fossi, ora demolite od alterate (da un disegno del Burci).

Digitized by Google

consentire il tracciato di un'arteria ben ideata e salvare così il resto della città, ma insieme senza preoccuparsi menomamente delle condizioni di ambiente dei quartieri o degli stessi monumenti che volevano salvare. Pei nuovi edili il disegno geometrico prestabilito era il feticcio, e se in mezzo ad esso capitava qualche monumento, tanto peggio per lui. E spesso questa ricerca di soluzioni prive di ogni elevatezza che pochi anni bastavano a dimostrare illogiche o ritardatarie, si complicava in essi con una furia ignorante o snobistica della distruzione per la distruzione, con una ostentazione teppistica di disprezzo per l'Arte e le memorie del passato ritenute ingombranti ed inutili.

Poi la transazione tra queste due concezioni miopi si compieva (quando si compieva) su questa formula: rispettare i monumenti maggiori isolandoli e restaurandoli ad oltranza nello stato « in cui avrebbero dovuto essere », e valorizzarli col recarvi intorno le maggiori vie od aprirvi avanti le grandi piazze; trascurare il resto; considerare, in altre parole, l'opera singolare architettonica per sè stante, ma non l'elemento edilizio, il monumento ma non la via, la piazza, il quartiere, non quella che ora chiamiamo « Architettura minore ».

Una nuova coscienza è venuta in questo ordine di idee maturando negli ultimi decenni. Ormai invece ci siamo accorti di due verità: L'una è quella che un grande monumento ha valore nel suo ambiente di visuali, di spazi, di masse e di colore in cui è sorto, od almeno in quello che vi si è adattato intorno con quel sentimento di armonia che la persistenza del piano ed il permanere dei caratteri cittadini di spazi e di sentimento d'arte locale hanno quasi sempre mantenuto; l'altra è che l'aspetto tipico delle città o delle borgate ed il loro essenziale valore d'Arte e di storia spesso risiedono soprattutto nella manifestazione collettiva data dallo schema topografico, negli aggruppamenti edilizi, nella vita architettonica espressa nelle opere minori.

Siamo dunque nel pieno tema dell'ambientismo: cioè da un lato della correlazione tra un'opera e quelle minori che la circondano e le creano condizioni estrinseche; dall'altro, dell'armonia artistica tra le opere secondarie costituenti nel loro insieme una espressione di Arte edilizia che ha il suo stile ed il suo colore e che nella stessa conformazione topografica, nella toponomastica, nei ricordi delle passate vicende rappresenta la tradizione stessa della città.

Così come nella retta cognizione degli eventi storici noi dobbiamo riportarci alle condizioni politiche, morali ed economiche del tempo, nell'apprezzamento dei singoli monumenti la piena comprensione del valore si ha in quelle date condizioni ambientali originarie od almeno in quelle che le hanno sostituite senza essenziali mutamenti. Ed anche, come nel ricomporre la nozione piena della vita e della civiltà di un popolo le moderne discipline storiche tendono a sostituire alla trattazione degli eventi singolari, quali le vicende di famiglie regali, le battaglie o le sommosse, lo studio profondo delle condizioni economiche del popolo, dei suoi caratteri etnografici, del panorama civile e demografico che inquadra la scena politica, così per la conoscenza e la valutazione di quella grande documentazione storica tradotta in pietra che si ha nei vecchi centri la minuta congerie delle case ha valore spesso maggiore dei grandi monumenti; ed è valore vivo che interessa non tanto la nostra coltura quanto il nostro sentimento d'Arte.

Digitized by Google

Fig. 123. — Gubbio. Esempio di tracciato sinuoso di via e di sviluppo delle visuali e di effetto di un edificio (il palazzo Beni) dovuto allo scorcio.

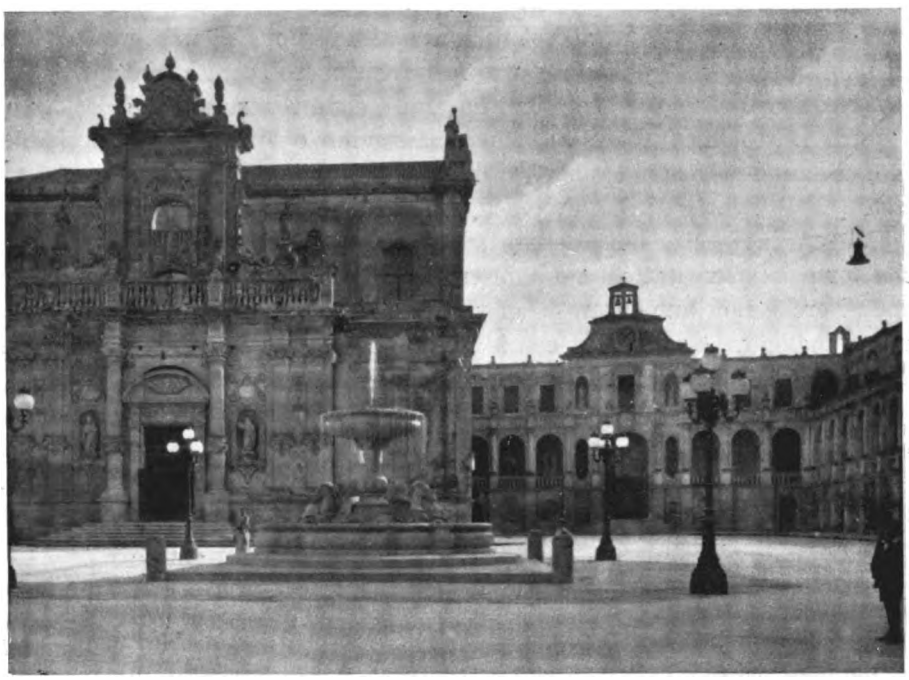


Fig. 124. — Lecce. Piazza del Vescovado. Esempio di spazi raccolti e di composizione architettonica di una piazza.

Digitized by Google

Occorre quindi seguire una via completamente diversa da quella finora battuta con le soluzioni di isolamento e di ampliamento edilizio, che già così eloquentemente il Sitte deplorava: « Al gusto del nostro tempo, egli diceva (1), non basta di collocare le nuove creazioni nel modo più sfavorevole possibile; esso vuole anche migliorare l'opera degli antichi maestri sbarazzandole del loro ambiente, e non esita a farlo anche quando è manifesto che esse furono composte precisamente per essere in armonia con gli edifici vicini e che senza questi perderebbero tutto il loro valore. Quando si pone un'opera d'Arte in un ambiente diverso da quello che le era destinato, si toglie una parte delle sue qualità e si fa un gran torto all'artista che l'ha concepita. È una vera malattia moderna questa rabbia del tutto isolare ! ».

Ed il Piacentini giustamente commenta (2): « Per conservare una città non basta salvare i monumenti ed i bei palazzi isolandoli e adattandovi intorno un ambiente tutto nuovo; occorre salvare l'ambiente antico col quale sono intimamente connessi »; e ne trae efficace argomento a sostegno della sua giusta tesi del necessario spostamento del centro cittadino.

Malgrado queste e tante altre concordi affermazioni di principio (3), malgrado che intanto la provvida Legge sulle Belle Arti del 1909 abbia dato ad esse valore giuridico sia con l'estendere la tutela dalle opere monumentali a quelle pur modeste di notevole interesse artistico, sia col volere la garanzia delle condizioni di prospettiva e di luce, cioè di ambiente, richieste dai monumenti, le discussioni e le lotte, spesso infelici, si ripetono ogni momento su questo tema, ed argomenti, che invero non mancano di impressionare il pubblico, si ripetono ogni volta a riportare la questione al punto di prima.

Perchè, dicono gli oppositori, volere la imbalsamazione di una città ed escludere che noi uomini moderni possiamo porre le nostre opere architettoniche accanto alle antiche? Nessuno dei periodi trascorsi ha avuto codesti scrupoli pavidi; certo non li hanno avuti Bartolomeo Buon e Jacopo Sansovino e Michelangelo, il Maderno, il Bernini e ci hanno dati quei capolavori di armonia architettonica ed edilizia che sono la Piazza e la Piazzetta di S. Marco e la Piazza di S. Pietro. Perchè non imitarli? E perchè spingere il rispetto del passato fino alla salvaguardia di povere e luride casupole che forse i nostri antichi non tolsero non perchè non vollero, ma perchè non poterono? Perchè non aumentare la gloriosa bellezza delle nostre città valendoci dei monumenti maggiori, e recare tra essi le più ampie vie, le piazze le più nobili, anzichè evitarli e lasciarli racchiusi tra i vicoli?

Altri artisti o studiosi meno semplicisti distinguono da monumento a monumento, da ambiente ad ambiente; ed avanti alle opere più caratteristiche o grandiose domandano, non gli spazi indefiniti cari alla moderna volgarità, ma gli spazi di regolare percezione, quali quelli stabiliti dalle formule del Märtens; vie nuove sì, ma non troppo grandi e non tutte rettilinee, case nuove ma non troppo invadenti...

(1) Cfr. C. SITTE, op. cit. Vedi anche C. BULS, *L'isolement des vieilles églises*, Bruxelles 1910.

(2) Cfr. M. PIACENTINI, *Sulla conservazione dello sviluppo di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, op. e loc. citati.

(3) Cfr. G. GIOVANNONI, *Questioni di Architettura nella storia e nella vita*, cap. III (Restauri di monumenti), Roma 1925.

Digitized by Google

Come in tutti gli argomenti complessi di ordine artistico, in queste osservazioni di varia tendenza c'è spesso qualcosa di vero. Il male è quando dalla teoria si trasformano in realtà e l'attività professionale e speculatrice dell'uomo-medio se ne impadronisce. Vediamole dunque con uno sguardo realistico, dapprima in teoria, poi in pratica.

Quando perfino l'invadente Seicento od il Settecento già avviato verso un concetto moderno, hanno mostrato di ricercare anche nei maggiori monumenti (1) un effetto raccolto in un ambiente limitato, e non è da pensare che a papi od a re mancassero i mezzi per liberare le grandi moli dalle casette prossime, è invero arrischiato il sostenere che le condizioni estrinseche in cui i monumenti ci son pervenuti abbiano qualcosa di incompleto e di fortuito che richieda la nostra collaborazione. La casetta era, e dovrebbe essere, l'elemento piccolo e modesto di contrasto che non turba ma accentua il valore architettonico, senza creare dannose concorrenze di masse e di linee; le visuali accidentali aggiungevano all'effetto — esempi tipici in Piazza S. Pietro in Roma od al duomo di Orvieto — il carattere meraviglioso dell'imprevisto, ricercato talvolta col sottile accorgimento di una sapienza estetica da cui noi, purtroppo, siamo molto lontani. Certo non mancano i casi in cui un monumento può meglio scoprirsi, liberandolo da costruzioni prossime che forse sono ora più alte delle primitive; nè è da trascurare la considerazione che noi non ci troviamo più nelle condizioni di poter ammirare gli edifici, tranquillamente, fermi col naso in aria tra le strette vie. Ma quanto controllo di noi stessi è necessario per applicare tali concetti con giudizio, senza voler interpretare l'opera architettonica secondo il nostro gusto personale! E quanto più frequenti sono i casi in cui le demolizioni intese a creare nuova bellezza alterano un ambiente e creano nuovi problemi impreveduti con le nuove visuali che scoprono spazi e dilaganti brutture!

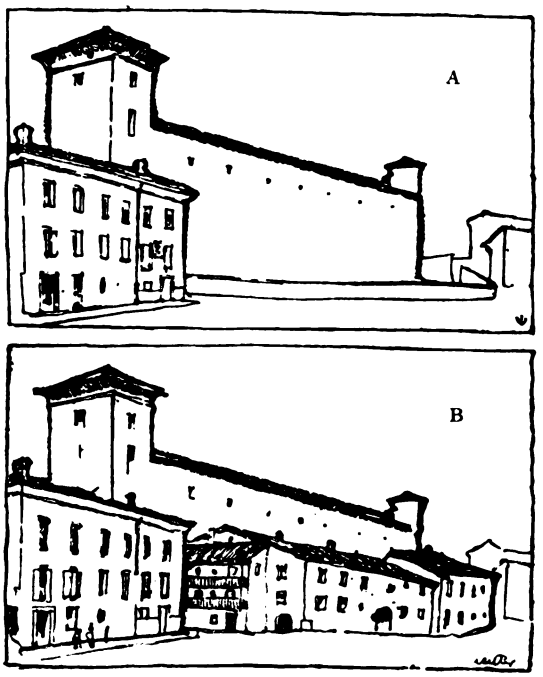


Fig. 125 A e B. — Trento: Torre Aquila. Confronto della proposta di isolamento nel suo effetto rigido con lo stato esistente di piccole masse addossate di pittoresco aspetto scalare (da litografie dell'arch. Wenter Marini).

Il tema, in fondo, non è molto diverso da quello del restauro dei monumenti, che non esclude lavori di completamento o di liberazione, ma strettamente controllati, non lasciati all'arbitrio del nostro desiderio di aggiungere o di togliere e di lasciare anche noi la nostra impronta d'Arte. Analoghi i limiti. Come nella facciata di S. Pietro

(1) Vedi la trattazione sulle condizioni delle antiche città. Vedi anche GIOVANNONI, op. cit., cap. IV (L'ambiente dei monumenti).

Digitized by Google

non può essere consentito di abbassare l'attico e correggerne la linea per far meglio trionfare la cupola, così non può ammettersi la proposta che dai tempi napoleonici ogni momento ritorna, di togliere la spina di case tra i borghi Vaticani e vedere l'insieme di lontano in una proiezione non troppo dissimile dall'ortogonale.

E quanto alle aggiunte moderne entro il quadro degli antichi monumenti, possiamo davvero asserire che la nostra Arte è matura per dire una sua parola, così come lo era quella del Sansovino o del Bernini, sicura di sè, padrona del tempo e dell'ambiente? Le moderne tendenze cominciano ora ad avviarsi verso una qualche unità, ma ancora debbono molto elaborarsi prima di comporsi in uno stile unico, accettato universalmente, lontano dagli effimeri tentativi di una moda tratta dalle riviste, ispirato ad una severa continuità che non solo possa salvare dall'arbitrio le nuove manifestazioni architettoniche, ma anche ristabilire un'armonia col passato. Nel tema speciale, che ora consideriamo, dell'accordo armonico con lo stile cittadino, la difficoltà maggiore consiste nell'anti-localismo, se non addirittura dall'internazionalismo, che è portato dall'adeguarsi delle abitudini di vita, dalla rapida trasmissione dei concetti architettonici, dalla facilità dei trasporti che consente l'uso di materiali di altre regioni, dai procedimenti costruttivi nuovi che hanno moduli costanti. Molte di queste condizioni sono essenziali ed inevitabili; ma molte altre sono portato di sciocche esagerazioni da provinciali, di cui converrà pian piano far giustizia.

Finchè questo non sarà, occorrerà limitare i nostri tentativi alle nuove città, non compromettere il patrimonio dei secoli; e solo quando non riuscirà possibile evitare l'innesto tra vecchio e nuovo, sarà da seguire la via, non della invadenza, ma « della subordinazione, del riserbo, della sobrietà, in una parola, della modestia » (1).

Il Piacentini, a proposito di queste intromissioni stilistiche entro un vecchio ambiente, nota giustamente la inanità delle due specie di soluzioni pretenziose che finora si sono seguite. A proposito della soluzione dell'« accompagnamento » stilistico cita l'esempio disastroso di quel palazzo moderno a cinque piani che sorge in Piazza della Signoria in Firenze; pretende di seguire le linee del palazzo Strozzi o del Riccardi ed invece le deforma nella miseria degli spazi, nella regolarità banale, nell'altezza soverchia. È applicazione falsa di uno stile fatto per più nobili temi e più nobili materiali, ed altera la mirabile armonia della piazza, che invece niun danno aveva subìto dalla schiera di modeste case o di piccoli palazzi allineati di lato, quasi a costituire la facciata adatta dei retrostanti quartieri centrali, densi di abitazioni non vaste, brulicanti nei giorni di mercato, ora come nei secoli passati, degli uomini della città e del contado...

Ma se in luogo di quell'edificio ne fosse sorto al suo posto trent'anni fa uno ispirato a quell'ineffabile *liberty*, che ora per fortuna è morto e sepolto, o se ora ne venisse un altro disegnato dal Perret, o dall'Hofmann o dal Poeltzig, cioè rispondente ad una moda non meno effimera ed arbitraria e mancante di senso di ambiente nella sua pretesa internazionalità, il danno sarebbe stato, convien riconoscerlo, anche più grave (2).

(1) Cfr. M. PIACENTINI, *Per la restaurazione del centro di Bologna*, Roma 1917.

(2) Elemento essenzialissimo dell'armonia stilistica, e giustamente lo ha messo in evidenza il RICCI, deve trovarsi nel colore. Ogni città, ogni ambiente ha il suo colore tradizionale da cui non può prescindersi e che rientra nella sua atmosfera artistica: rossastro a Bologna, biondo a Roma (come ebbe a dire S. E. MUSSOLINI nel discorso inaugurale della Commissione del Piano

Digitized by Google

Questa è la produzione media che ci dà il nostro tempo, che pur non manca nel suo magnifico fervore di affermazioni interessanti e belle, ma ancora isolate e lontane dal carattere collettivo di stile. Ma occorre non dimenticare che alle spalle dell'Arte si affaccia la speculazione. Quando si traccia sulla carta una sistemazione edilizia e si fa il largo accanto o davanti ad un monumento, si prepara quasi sempre il posto ad un vasto edificio di reddito assai elevato per utilizzare in un forte numero di piani il costo del terreno, massiccio, presuntuoso e volgare tanto più in quanto il suo proprietario vorrà far onore al monumento e da questo onore trarre vantaggio. E non c'è da illudersi nè da illudere gli altri con i sapienti disegni prospettici; il tema dell'edificio commerciale per altezza, per uniformità di scomparto, per meschinità di proporzioni elementari a contrasto dell'ampia mole, ha in sè elementi spaziali mal suscettibili di ambientamento, anche se affidati (caso raro) ad architetti di valore.

Ci sono, è vero, i divieti del Ministero dell'Educazione Nazionale o delle Commissioni edilizie, ma chi vi ha vissuto in mezzo sa quanto poco siano efficaci di fronte ai mezzi riuniti della speculazione e della rettorica. A salvare il carattere delle città non basta la negazione, non bastano le norme restrittive da applicarsi caso per caso, ma occorre una diffusa coscienza d'Arte ed una larga visione delle esigenze del passato e dell'avvenire.

Analoghe considerazioni possono svolgersi nell'altro capitolo dell'ambientismo, che ha per oggetto intieri nuclei di architettura ambientale, che possono dirsi monumenti collettivi. Interi quartieri in Venezia, Verona, Siena, Firenze, Roma tra le maggiori città, di Viterbo, Orvieto, Ascoli, Montepulciano tra le minori, di S. Gimignano, Tarquinia, Scanno, Gradara, Alberobello, Vitorchiano, Ravello, Murano, Cavazzola sul Po e tanti altri tra i paesi ed i villaggi ci offrono esempi mirabili di quest'Arte sociale delle masse edilizie fatte di piccole unità, senza capolavori e senza disarmonie. Talvolta invece nella immensa varietà delle espressioni si hanno nuclei ibridi in cui gli elementi caratteristici si alternano con masse amorfe e volgari o con sovrapposizioni che li alterano; ovvero, come a Napoli, l'ambiente è più che nelle forme architettoniche, nelle masse, nel colore, nel modo di vivere della popolazione. In ogni caso dunque, pur con diverso modo e con diversa intensità, il rispetto all'Arte ed alla Storia si rivolge alla città, al quartiere, al quadro naturale ed allo schema edilizio, non all'edificio singolo, spesso di per sè trascurabile.

Quanti danni irreparabili ha prodotto, e produce tuttavia, l'assenza di questi criteri! Ignoranza, ricerca di utile privato, presunzione, illusione di poter conciliare l'inconciliabile, quanto spesso hanno provocato deplorevoli intromissioni di un'estetica edilizia nuova nell'antica con disastrosi risultati! Quanta esperienza dovrebbe ormai servirci di guida per non rinnovare analoghi errori nell'avvenire!

Tutta una dolorosa casistica si svolge agli occhi di chi, con una sensibilità non ottusa, percorre le nostre belle città italiane, in cui tuttavia è ancora, per fortuna,

---

regolatore dell'Urbe), grigio a Firenze. L'alterare tale intonazione dominante introducendo, ad esempio, una bianca facciata od una policromia sgargiante nell'ambiente severo del centro di una delle dette città, può recare ben maggiori stonature e manchevolezze che non una discordanza di forme; maggiormente poi può recarle in contrapposto di monumenti, a cui è venuto con la sua patina ad aggiungere colore un pittore inimitabile, il tempo.

Digitized by Google

tanta riserva di bellezza. Casette basse e minute fatte per piccole vie e per visuali ristrette si trovano sperdute su vasti spazi di fronte ad enormi moli tipiche delle odierne case di speculazione. Esempi: la Via Rizzoli di Bologna e la via del portico d'Ottavia in Roma. Piazze armonicamente inquadrate ricevono l'ingiuria di nuovi edifici grossolani che vi si pongono in mostra, simili a pescicani che si introducono in un ricevimento di nobili signori. Esempi: Piazza Colonna in Roma con la nuova Galleria, Piazza Garibaldi in Perugia col palazzo delle Poste, Piazza delle Erbe di Verona col palazzo della Camera di Commercio, Piazza della Signoria di Firenze col già menzionato palazzo pseudo-medioevale di una Società di Assicurazioni. Schemi pittoreschi di viuzze, di portici, di case, ove ogni angolo aveva un valore e rivelava inaspettatamente nuovi quadri cedono il posto a piazze monotone, aperte a tutti i venti ed a tutte le tramvie, uguali dappertutto per forma e per nome, e pel brutto monumento centrale. Esempio: la Piazza Vittorio Emanuele di Firenze. Monumenti intorno cui si è esercitata la volgarità dell'isolamento, come a Gand nella chiesa di S. Nicola, a Trento nella torre Aquila (1), a Verona ed a Firenze nelle porte di città, distaccate dalle mura. Monumenti svalutati per l'alterazione delle condizioni ambientali. Esempi: il duomo di Milano con la immensa piazza (2) aperta dal Mengoni avanti ad essa in luogo del ristretto sagrato e con la bocca spalancata della Galleria Vittorio Emanuele posta accanto; Notre Dame di Parigi che ha subìto guai non dissimili (3), a Roma la facciata della basilica di S. Maria Maggiore perduta tra alte e volgari case nuove, e le absidi michelangiolesche di S. Pietro danneggiate dai massicci edifici che hanno sostituito il romito ambiente fatto di piccoli elementi, ed il palazzo Massimi sul Corso Vittorio Emanuele, divenuto minuscolo, ed il Campidoglio michelangiolesco se la sistemazione ora in corso non ritroverà la sua linea, e la fontana di Trevi, se i propositi di ampliamento dello spazio anteriore troveranno attuazione...

Non mancano, a voler esser giusti, accanto a questi guai maggiori esempi di danni minori o addirittura di soluzioni abbastanza felici per discrezione e per sentimento ambientale. Così a Firenze l'ampliamento di via dei Calzaiuoli, a Norimberga la Königstrasse, a Roma il Corso Vittorio Emanuele, il quale se ha prodotto danni ha anche posto in vista monumenti mirabili. Ma, a veder bene, si tratta sempre di soluzioni modeste in cui non si è voluto far troppo e porre accanto i due estremi. Il Corso Vittorio Emanuele di Roma ha il traffico limitato da una strozzatura da un lato, da un raccordo mal riuscito dall'altro, e modestamente si svolge quasi insinuandosi nei vecchi quartieri e tra i vecchi palazzi. Sono esempi interessanti, che occorre tener presenti non per voluttà di fare, ma per necessità di rimediare quando circostanze ineluttabili impongono il tardivo attraversamento di nuclei centrali; ed in quel tema di adattamento torneremo a considerarli. Sono eccezioni e casi singoli che non intaccano il principio.

---

(1) Cfr. G. WENTER MARINI, *Nuovi problemi edilizi di Trento* (*Studi Trentini*, 1921); da tale articolo è tratta la fig. 125 A e B.

(2) Per le vicende del duomo di Milano e del suo ambiente, vedi G. MORETTI, *Il Duomo di Milano*, Milano 1928.

(3) Dopo l'isolamento Notre Dame è stata paragonata ad « un elefante in mezzo al deserto »; ed il MONTALEMBERT ha giustamente commentato: « Le cattedrali son ben diverse dalle piramidi egiziane e son fatte per dominare sulle vie strette e sulle abitazioni serrate delle vecchie città ».

Digitized by Google

Ed il principio è che quando la vita nuova si vuole immettere in pieno in un vecchio quartiere, la progressiva alterazione del carattere d'Arte non è che questione di tempo, ed i divieti posti volta per volta non fanno che ritardarla e forse sottrarle qualche elemento, ma non mutano sostanzialmente il risultato finale; che è quello di avere un pessimo centro moderno ed un insieme bastardo di costruzioni impropriamente battezzato per antico.

Tutto questo avviene talvolta per crisi quando una volontà prepotente impone una data sistemazione, talvolta per transazioni e per concessioni progressive, che momento per momento appaiono inevitabili. Ancora questo processo di adattamento e di patteggiamento è possibile senza recare risultati disastrosi quando l'ordine delle esigenze nuove non è radicalmente diverso dall'antico, come avviene nelle città minori o nei quartieri delle grandi città che si vogliono rinnovare con un senso di misura; ma quando si mette a contatto il vecchio quartiere con un organismo metropolitano, si condanna il primo ad una lenta agonia. È la necessità del distruggere, che si determina inevitabile senza che quasi mai una concezione organica venga a studiare di sostituire, come almeno facevasi nelle distruzioni del Cinquecento e del Seicento, una nuova bellezza all'antica.

Meglio dunque, finchè è possibile, seguire altra via: limitare il vecchio centro a pochi adattamenti, ad aggiunte architettoniche modeste e rispettose dell'ambiente, senza introdurvi alterazioni materiali che si risolvono in alterazioni artistiche; ed avviare invece la nuova vita edilizia ed i tentativi, o le transazioni con la grande speculazione, o le significative espressioni architettoniche della modernità nei quartieri di nuova formazione: ecco la formula che separa nettamente i campi, sicchè novatori e conservatori debbono trovarcisi d'accordo.

È ovvio notare come tutto quanto si è detto su questo soggetto ha una varia gradazione di valore nei diversissimi casi che si presentano nella realtà, che vanno da una intensità di condizioni ambientali (come in Venezia), ad un ibridismo tra fabbriche di vario tempo e case amorfe o brutte dovute ad un'attività edificatrice dell'ultimo periodo per cui già il carattere cittadino è in parte compromesso e si rifugia in alcuni pochi angoli tranquilli; e vanno altresì da esigenze di vita nuova o intense e progressive, o tarde e fittizie.

Rimane però in generale piena la dimostrazione della tesi della incompatibilità estetica della radicale trasformazione dei vecchi quartieri. Se non si vuole che l'Italia perda il suo mirabile patrimonio d'Arte urbanistica ed architettonica che rifulge nelle tante gemme che inghirlandano il suo serto, e se non si vuole insieme costringere e rattrappire le possibilità dello sviluppo adatto ai nostri tempi, occorre soprattutto che sia smascherata e combattuta la illusione, produttrice di tanti nefasti, che crede vedere una valorizzazione dell'antica bellezza recata dalla intromissione della nuova edilizia dall'apertura di ampi spazi, dall'isolamento di monumenti, dalla sostituzione di vasti edifici nuovi alle casette modeste, cioè di una attività che direttamente od indirettamente si risolve quasi sempre nel contrasto e nella distruzione.

Digitized by Google

CAPITOLO SESTO

L'INNESTO DEI NUOVI QUARTIERI SUL VECCHIO TRONCO

Sistemi e mezzi dell'innesto. — Chiaro e definito è dunque il programma. Ma quali i mezzi per attuarlo? Esaminiamoli.

Con quella correlazione che esiste tra il piano regolatore di ampliamento e quello di interna sistemazione, occorre anzitutto portare le difese lontano. *Come in una guerra la capitale di una nazione si difende alla frontiera, così nello sviluppo e nell'adattamento di una città le sorti del centro si decidono per la manovra urbanistica che si svolge alla periferia.*

Il modo di formazione, di aggruppamento, di innesto dei quartieri esterni, il sistema di viabilità che tra loro li congiunge, realizzando i moderni criteri della netta suddivisione del traffico, debbono essere nel piano regionale e nel piano di ampliamento studiati con lo scopo da formare per quanto è possibile in detti quartieri nuovi e fiorenti centri a sè, ma anche di evitare che verso il vecchio nucleo si intensifichi il movimento centripeto, il traffico di attraversamento, e che anzi quello già esistente sia il più possibile alleggerito o deviato.

Di duplice ordine sono i problemi: quelli dell'innesto immediato e quelli dello sviluppo progressivo dei quartieri esteriori.

Quanto ai primi, le due tipiche soluzioni sono quelle degli anelli o dello spostamento del centro.

La soluzione dell'anello. — Il sistema dell'anello ha per classico esempio ben noto il Ring di Vienna, enorme viale, ottenuto con l'abbattimento delle mura e con la utilizzazione degli spazi a queste interni ed esterni, che circonda la vecchia città e sostituisce il centro nei riguardi della viabilità, divenendo la linea di partenza delle arterie radiali. Su di esso sono schierati i pubblici edifici, nodi della vita cittadina, il Parlamento, l'Università, il Municipio, i Musei, la Borsa, la Reggia, i teatri; per esso circolano, divise in ben distinte linee, le grandi comunicazioni, che percorrono così la circonferenza invece del diametro seguendo un grande sistema rotatorio applicato a tutta una città. Ed il Ring di Vienna, forse la più monumentale concezione edilizia dei tempi moderni, è qualcosa di più di un congegno di movimento; è un vasto spazio che distacca i quartieri esterni dall'interno ed impedisce che lo imprigionino e lo

Digitized by Google

soffochino, è la grande zona di rappresentanza della metropoli. Il sistema è poi completato dai viali esteriori (*Guertel*) che convogliano il traffico esterno, che per esso giunge solo in parte al *Ring*, e da tutto il complesso delle comunicazioni ferroviarie, metropolitane, fluviali.

Molte altre città, come Lipsia e Norimberga, hanno seguìto in tempo l'esempio viennese; e Norimberga ha così, disponendo l'anello intorno alle antiche mura lasciate intatte, salvato quasi totalmente la città medioevale, che si innalza sull'altura centrale e che anche in queste condizioni altimetriche ha trovato facilità di difendersi dall'invasione della nuova città esterna brulicante di industrie. A Colonia un semianello ha potuto tracciarsi, completato da una felice disposizione di giardini a fasce e di zone a villini che impediscono alla fabbricazione esterna di soffocare l'interna.

Talvolta in questi casi il nucleo interno si è in parte avviato a diventare un quartiere secondario degli affari accanto a quello anulare, primario; talvolta è rimasto quasi intatto come carattere e come funzione, tutt'al più con qualche infiltrazione di vita moderna, come nel Graben e nella Kärtnerstrasse di Vienna.

Questa soluzione dell'anello ha tuttavia condizioni specialissime di applicazione efficace. Occorre che sia attuata in tempo prima dell'ampio sviluppo della nuova città e del deciso orientamento dei suoi centri commerciali. È soluzione tipica per le città sviluppatesi in piano secondo il regolare schema della « ragnatela » e mal si adatta a planimetrie irregolari, con bruschi salienti, ed a terreni di collina. Se il diametro dell'anello supera un chilometro e mezzo ed il percorso non è ampio ed agevole, sì da potervi collocare tutte le linee tramviarie, escluse dal nucleo centrale, la utilità è molto dubbia, poichè il circuito periferico troppo lungo o non abbastanza agevole crea resistenze paragonabili e forse maggiori di quelle dell'attraversamento.

Gli anelli esteriori di circumvallazione, i *Guertel* di Vienna, i *boulevards* esterni di Parigi, i grandi viali di Milano e di Firenze, possono, come si è accennato, compiere funzione sussidiaria dell'anello, ma non sostituirvisi. Convogliano il traffico di passaggio, sono comunicazioni per le merci e pel movimento pesante tra le stazioni ed i mercati ed altri nodi della logistica cittadina, ma non valgono a sgombrare il centro e ad evitarne il congestionamento. Spesso la pratica dimostra la inefficacia di queste vie periferiche troppo grandi e la inutilità della loro continuità geometrica, che non serve a nessuno perchè nessuno ha una qualunque ragione per percorrerli altro che in tronchi ben determinati.

Certo nella disposizione di questi anelli totali o parziali è di importanza essenziale seguire le norme attinenti al grande movimento moderno: sdoppiamento dei varî tipi di traffico; ben studiate inserzioni delle vie radiali volte verso l'esterno, e soprattutto assai rade per modo da diminuire i punti del « colpo d'ariete » e della « vena contratta »; netta ed indubbia decisione nei riguardi del movimento. Se il tracciamento dell'anello si accompagna con ampie vie di penetrazione e di attraversamento che facilitino l'accesso al nucleo interno anzichè ostacolarlo, il sistema è evidentemente illogico e mancante della condizione principale di efficacia.

Ma pur nei casi in cui il sistema dell'anello è razionalmente ideato, le obbiezioni contrarie non mancano, e nella trattazione precedente si sono qua e là implicitamente adombrate.

Digitized by Google

Quando si tratta di tagliare la grande via anulare nel vivo di una città già sviluppata secondo ben più vasti confini, come, ad esempio, è il caso dell'attuale piano regolatore di Milano e potrebbe anche essere quello di Bologna, i dubbi derivanti dalle enormi difficoltà di esecuzione appaiono gravi; e se son tali da ritardare o da impedire l'attuazione di qualche tronco, viene a mancare il requisito principale che è quello della continuità.

Ben è vero che il sistema può talvolta essere parzialmente, ma ancora utilmente, applicato, con semi-anelli, come a Colonia, con viali d'arroccamento e vie disposte a ghirlanda intorno ad un nucleo. Ma tutto questo deve sempre rispondere ad una concezione organica, non ad interruzioni casuali e sporadiche.

Di ben maggior portata è l'obbiezione che si riferisce al futuro, a quello cioè che abbiamo detto l'avviamento cittadino. L'anello non fa che accentuare e razionalizzare lo sviluppo radiocentrico indefinito e lo rende inesorabilmente stabile. Che avverrà quando, con l'enorme incremento delle moderne città, questo sviluppo che cresce secondo il quadrato dei raggi, saturerà col suo movimento l'anello e le vie radiali che vi conducono?

Lo spostamento del centro cittadino. — Il sistema dello spostamento del centro cittadino si presenta ancor più radicale di quello dell'anello, ma anche più di esso legato a speciali condizioni locali. Quando è possibile fondare una nuova città, a succursale dell'antica e per qualche tempo da essa quasi indipendente, ed in quella trasferire i principali elementi vitali, propulsori dei commerci, dell'amministrazione, del traffico, è ben evidente che la formula dello sdoppiamento trova la sua più piena espressione.

Ma tutto questo può avvenire solo in condizioni eccezionali in cui si secondino tendenze naturali, che nella posizione stessa geografica o nelle correnti commerciali creino un avviamento di carattere economico, ovvero quando iniziative artificiali, di carattere politico o di giusta previsione lungimirante di un avvenire edilizio, impongono il fatto nuovo.

Così quando si abbiano città e borgate poste sulle alture (come spesso avveniva nei centri medioevali) e la stazione ferroviaria ed i centri dell'agricoltura si trovano nelle pianure sottostanti, la discesa al piano è fatale, e solo occorre prevederla e favorirla in tempo, in modo che non avvenga stentatamente e sporadicamente, ma con un concetto organico. Così è avvenuto felicemente a Bergamo ove la naturale tendenza è stata ben secondata in tempo con la costruzione della Piazza della Fiera e col piano regolatore del Piacentini; così a Mondovì già da molto tempo divisa in Mondovì Alta (Piazza), e Mondovì Bassa (Breo), ed in parte ad Assisi, ove è in atto la tendenza ad aumentare l'importanza del quartiere di S. Maria degli Angeli presso la Stazione lasciando nella sua quiete mistica la bella città francescana.

Basta talvolta una soltanto delle condizioni suddette, come quella della posizione della stazione notevolmente esterna all'abitato, per determinare, come a Pisa ed a Grosseto, una formazione di un nuovo centro se non un vero distacco, anche quando le condizioni altimetriche non concorrono. A Venezia la creazione del porto di terraferma e della città industriale a Marghera ha provvidenzialmente creato il voluto sdoppiamento, necessario per salvare il maraviglioso carattere d'Arte della città e per non creare intralci allo sviluppo nuovo; e sotto questo riguardo è da sperare che

Digitized by Google

la costruzione del grande ponte sulla laguna, di cui tanto si è discusso e temuto, sia molto più utile che dannosa, in quanto contribuisca a facilitare il movimento da Venezia al Veneto piuttosto che l'inverso. Strasburgo invece rappresenta l'esempio tipico della creazione della città « artificiale » aggiunta con un preciso programma urbanistico. Ivi il Governo tedesco dopo il 1870 fondò tutti i nuovi edifici governativi e tracciò le nuove vie fondando la *Neustadt* tutta da un lato, a levante della vecchia città rimasta inalterata intorno alla sua cattedrale. E non troppo dissimile è quanto è avvenuto al Cairo ove la città moderna si è sviluppata accanto ed in modo quasi indipendente dalla città araba.

Questi esempi o di assoluto sdoppiamento o di accrescimento laterale si riferiscono al caso estremo. Ma non mancano altri in cui, in modo gradualmente progressivo, o automaticamente o volutamente, si sono nella compagine cittadina determinati nuovi centri sussidiari all'antico e questo è in certo modo diminuito d'importanza. Così a Berlino con lo svilupparsi dei quartieri di Charlottenburg, Wilhelmsdorf, Berlin W., prevalentemente verso Sud e verso Ovest è avvenuto che a lato del centro principale del movimento costituito dall'incrocio della Friedrichstrasse con l'Unter den Linden, se ne è formato un altro ancor più notevole verso la Postdamerplatz; ivi intorno si aggruppano i quartieri di case signorili, le banche, gli edifici pubblici principali, ivi presso giungono, alle stazioni della Nollendorf-Platz e della Wittemberg-Platz, le nuove vie sotterranee e gli incroci delle preesistenti; e già può dirsi in atto un altro spostamento verso Zehlendorf. Anche non mancano casi in cui lo spostamento del centro possa ottenersi come conseguenza dello spostamento di una stazione o di tracciati ferroviari che fino allora hanno sbarrato le vie ed impedito alla città di espandersi verso un lato. Può bastare talvolta un provvedimento di non grande importanza per congiungere ciò che finora era disgiunto e per aprire il varco a tutto un nuovo sviluppo in una nuova direzione.

Questo sistema dello spostamento del centro appare inadatto al tipo di città organicamente monocentriche, come quelle aventi lo schema a ragnatela, pel quale invece così spontaneo (ma anche così pericoloso) appariva il sistema dell'anello. Esso invece maggiormente si presta nelle città aventi tipo geometrico a scacchiera od a questo simile, atto ad uno sviluppo quasi indefinito in un certo senso soltanto, purchè tuttavia tra il vecchio centro ed il nuovo, o meglio, tra i varî centri che tra loro vengono a coesistere siano ampie e rapide le comunicazioni.

Ma forse la sua efficacia è, ancor più che nella soluzione dell'anello, subordinata a specialissime condizioni di tempestività nella previsione e nell'attuazione. Quando già una città ha costituito il suo grande organismo moderno ed ha, bene o male, in esso determinato i suoi nodi principali, come pubblici edifici, sedi di banche, stazioni ferroviarie, ecc., diventa ben difficile rinnovare tutto questo insieme in altra località e realizzare un vero e radicale mutamento di tutta questa costellazione, a cui dovrebbero seguire i satelliti e le nebulose. Anche il grande spostamento del baricentro geometrico o del baricentro demografico in questi casi non basta; e ne dà un esempio tipico New York che ha la sua City, con le sue caratteristiche Wall-Street e V^a Avenue, imbottigliata in un angolo estremo della città, nella confluenza di due fiumi; eppure lì rimane sviluppandosi in altezza, come una foresta a cui manchi altro terreno.

Digitized by Google

Spesso interessi, già costituiti o potenziali, pregiudizi, inerzia di amministratori, mancanza di coordinamento tra i varî provvedimenti ostacolano o ritardano quello svolgersi del complesso programma che lo spostamento del centro richiede e che è vano supporre che avvenga pel solo fatto che si disegnano vie, piazze, diagrammi di movimento.

Due di queste cause di ritardo e di *viscosità* nell'attuazione possono qui menzionarsi. L'una è data dalla resistenza di chi ha interessi e consuetudini abbarbicate alle vecchie vie — nei negozi e negli uffici più che nelle abitazioni — di allontanarsene per emigrare verso i quartieri nuovi. L'altra consiste nella inadattabilità di zone che erano ieri eccentriche e che si avviano a divenire centrali; nate come quartieri poveri e trascurati, spesso mal tracciati, prive di vere piazze, mancanti di vero carattere sia di vecchia nobiltà che di nuovo decoro, mal si prestano alla funzione nuova di centri degli affari e delle abitazioni ricche, forse meno ancora dei quartieri vecchi. E si rende necessario un lungo lavoro un po' esterno un po' interno, mosso dal maggior valore che gli edifici vengono man mano acquistando, per raggiungere lo scopo, od almeno per avvicinarvisi in modo non troppo inorganico.

All'applicazione dunque dei due sistemi tipici atti a liberare il vecchio centro di una città non mancano gli ostacoli, tanto che può dirsi che essi siano più l'eccezione che la regola. Spesso invece più che un sistema unico perfetto occorre studiare un sistema misto od ibrido che riunisca caratteristiche incomplete di varî sistemi. Ciò può avvenire sia quando le condizioni naturali od edilizie non si prestano ad ottenere la soluzione dell'anello o quella dello spostamento del centro, sia quando si giunge tardi, allorchè le possibilità sono compromesse; od anche, come avviene, ad esempio, in Roma, quando le due ragioni sono concomitanti.

È, in tali casi, da immaginare da un lato la creazione già accennata di anelli incompleti, di circuiti *a ghirlanda*, di vie di *arroccamento*, dall'altro l'avviamento della fabbricazione e della zonizzazione in modo da costituire non uno ma più centri, di cui uno può rimanere l'antico, gli altri essere nuovi.

Neanche è da escludere che lo stesso sistema anulare possa trasformarsi per successivi innesti, anzichè rimanere statico e radiocentrico, sviluppandosi in forma di 8, ovvero di ghirlande a trifoglio, fino a comprendere un altro centro, quasi un'altra costellazione (vedi gli schemi delle fig. 126-128). Ed anche è da considerare il tipo delle città a due centri radiali congiunti da una linea, che il Rey propone come cosa nuova, ma che, in fondo, non è che la geometrizzazione del tipo formatosi in Bologna (vedi fig. 130 e 144).

Recentemente ha il Muzio (1) proposto, sull'esempio di una città assai bene organizzata, Barcellona (fig. 102), che una nuova arteria, ampia, indefinita, venga

(1) G. Muzio, op. cit. In Barcellona la vecchia città trovasi addossata al porto, pressochè intatta intorno alla Rambla ed alla Calle Fernando. Esternamente ad essa è la città nuova, coi suoi grandi viali del Paseo de Gracia, della Calle de las Cortes, e soprattutto dell'enorme Avenida Alfonso XIII, detta « la diagonal » che si svolge rettilinea ed indefinita in posizione obliqua rispetto lo schema, invero banale e monotono e non certo da prendersi a modello, della nuova scacchiera. Forse anche più interessante è la « città lineare » che con lo stesso concetto si sta ora svolgendo in grande stile a Madrid.

Digitized by Google

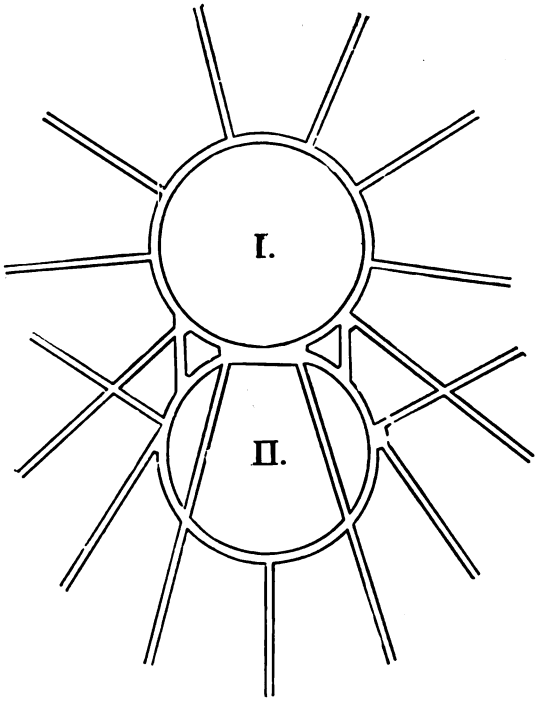


Fig. 126. — Secondo anello innestato al primo ad 8.

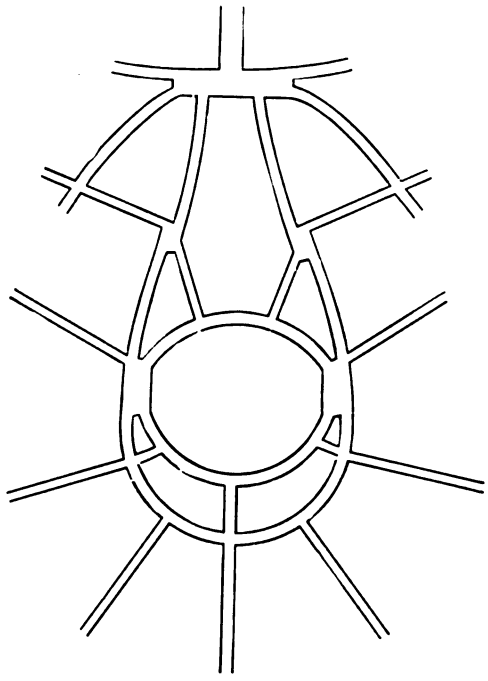


Fig. 127. — Intersezione con un secondo anello aperto.

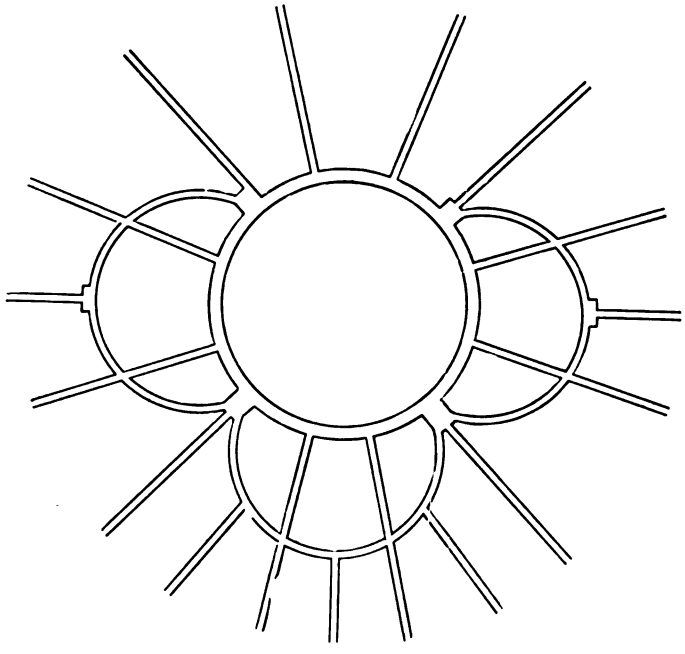


Fig. 128. — Soluzione di vie a ghirlanda innestate all'anello maggiore.

ESEMPI DI PROPAGGINI DEL SISTEMA ANULARE.

Digitized by Google

tracciata tangenzialmente al vecchio nucleo, in modo da attirarne ed assorbirne la vita e svilupparla linearmente e favorire così la formazione di altri centri, collegati col primo senza che occorra traversarlo o circuirlo (vedi lo schema della fig. 129). E la conce-

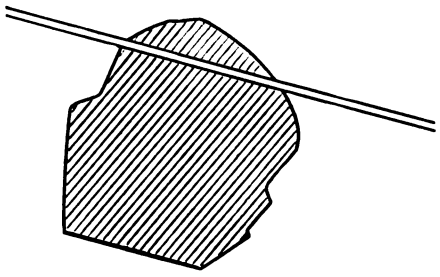


Fig. 129. — Schema di nuova arteria indefinita secante ad un'estremità il nucleo centrale.

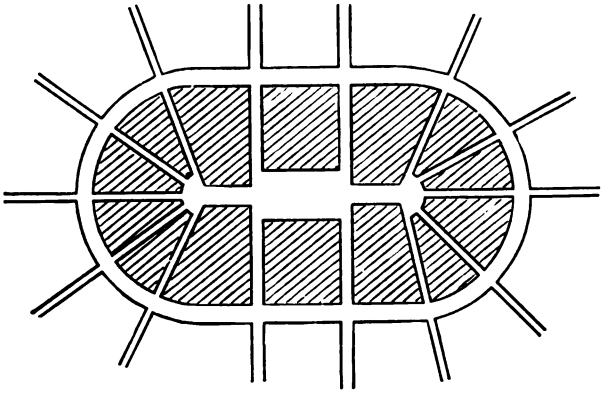


Fig. 130. — Schema edilizio a due centri tra loro congiunti, a duplice disposizione radiale, secondo il Rey (sull'esempio di Bologna).

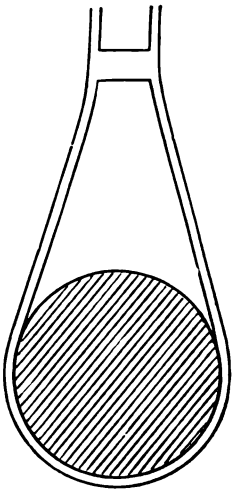


Fig. 131. — Anello aperto a fiasca.

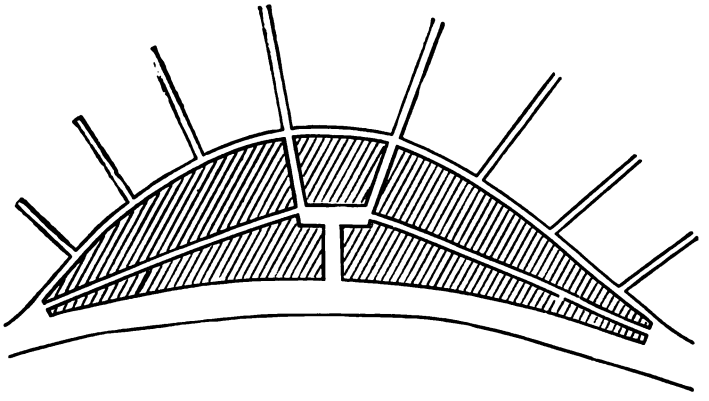


Fig. 132. — Disposizione-tipo di una città sul mare.

zione di questo piano aperto anzichè chiuso è savia, pur essendo anch'essa applicabile a condizioni speciali.

Posizione e modo d'innesto dei quartieri esteriori. — A veder bene, in tutte queste soluzioni l'elemento predominante è dato dal modo con cui i quartieri esterni si impiantano sul tronco della città esistente. Considerato nell'avviamento allo sviluppo di un nuovo organismo edilizio e cinematico, il problema della sistemazione dei quartieri interni si riporta essenzialmente al problema dell'ampliamento.

Così, ad esempio, lo spostamento del centro cittadino o la soluzione mista, ma più equilibrata, della formazione di un sistema di centri, appaiono attuabili, se non nel presente nell'avvenire, quando lo sviluppo della nuova città si determini con grande

Digitized by Google

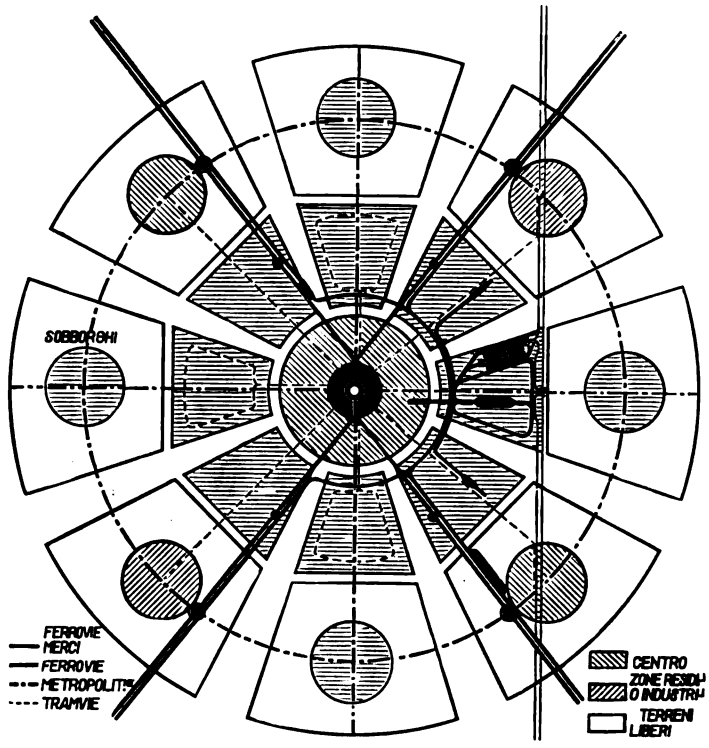


Fig. 133. — Lo sviluppo cittadino secondo il Wolf (dal Chiodi).

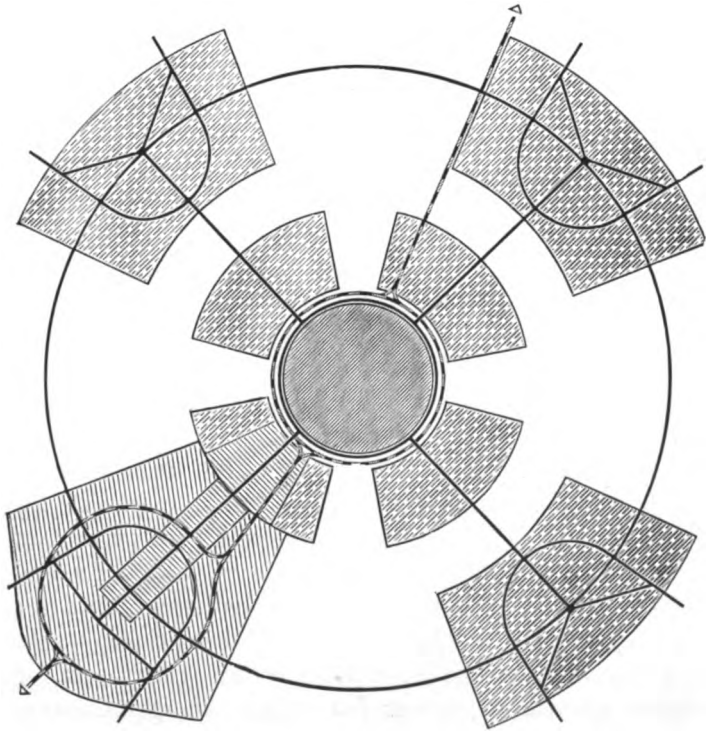


Fig. 134. — Lo sviluppo cittadino secondo Brix e Pepler (dal Chiodi).

Digitized by Google

prevalenza, o geometricamente o demograficamente, tutto da un lato dell'antica. Quello che non è possibile neanche proporre oggi avverrà allora automaticamente tra qualche decennio, quando il regime delle comunicazioni e quello delle aree applicato al nuovo organismo così formatosi verrà a costituire con la valorizzazione di zone ora eccentriche un orientamento nuovo nello sviluppo cittadino.

È questa dunque la vasta soluzione da secondarsi con tutti i mezzi nelle città progressive. Ma come riuscire a determinarla davvero sia nelle linee di un progetto, che nei provvedimenti per l'attuazione? Come passare dalla teoria alla pratica, controllando e dominando tutto lo sviluppo di una città, affidato alle innumerevoli forze, spesso contrastanti, che fanno capo agli interessi ed alle iniziative private?

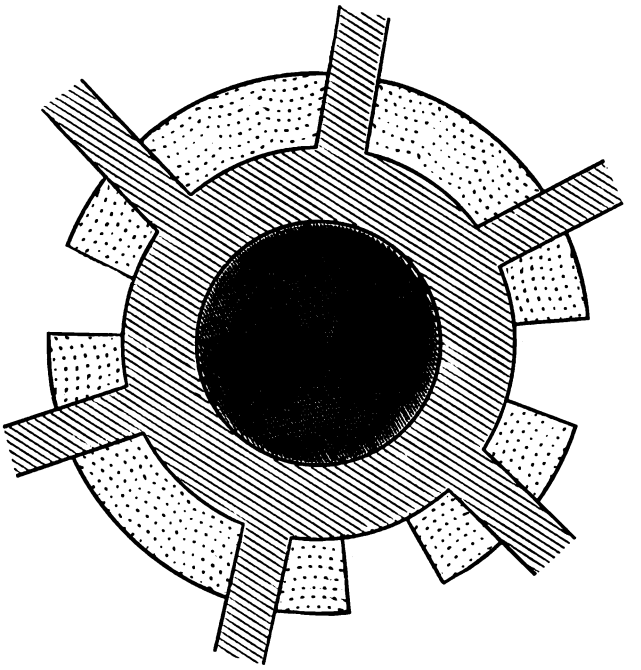


Fig. 135.
Schema di regolare sviluppo centrifugo dell'ampliamento cittadino.

Qui il problema si sposta in quest'altro più generale: come si compie l'ingrandimento immediato o remoto, prossimo o lontano di una città e come può essere disciplinato?

I due tipici modi di questo ingrandimento sono: quello dello sviluppo esterno «a macchia d'olio» e quello delle città o delle borgate satelliti.

Ampliamento della città per diffusione nei sobborghi. — Lo sviluppo «a macchia d'olio», cioè con la graduale diffusione della fabbricazione nel suburbio, rappresenta indubbiamente il metodo comune, di incremento fisiologico, ma reca inconvenienti gravissimi se non è guidato e disciplinato; e la guida e la disciplina sono difficilissime. Comincia lo sviluppo lineare lungo le vie radiali del suburbio, da cui come s'è già detto altrove, provengono gravissimi ostacoli al movimento presente ed a quello avvenire, per il tipico antagonismo che esiste tra la funzione della grande circolazione e quello delle abitazioni; e nelle aree più interne tale sviluppo è fiancheggiato dalla lurida e povera avanguardia delle baracche e delle casupole; poi la intraprendenza di alcuni proprietari di aree, a cui fa contrasto l'ostruzionismo di altri che vogliono o possono attendere una maggiore valorizzazione, favorisce la formazione qua e là di nuclei sporadici di case o di villini. Raggiunta una certa intensità di fabbricazione, gli abitanti del nuovo quartiere premono sull'Amministrazione comunale per avere strade sistemate e fogne e comunicazioni, e le ottengono alla stanca, con grande ritardo, inorganicamente; ed i quartieri così si formano senza un ritmo edilizio e senza una esatta distribuzione di funzione

Digitized by Google

sociale, ostacolando forse definitivamente un ampio e regolare sviluppo ben coordinato ad un programma, costituendo talvolta interruzioni alla continuità intensiva dell'abitato; come una vegetazione parassitaria che impedisce la feconda coltivazione dei campi.

Ed è questa, quasi senza eccezioni, la storia edilizia delle moderne città nei riguardi delle zone esteriori, in quello che i francesi chiamano *le terrain vague*, la zona intermedia tra città e campagna. Nelle grandi vie esterne sistemate e servite da tramvie urbane od extraurbane, e negli immediati dintorni, la vita costruttiva si svolge con una certa ampiezza regolare; nel resto è il disordine. Per rimediare a questo occorrerebbe che il Comune non si trovasse sistematicamente in ritardo di iniziativa e di opera; il che non è possibile finchè deve agire su di un'area immensa, in tutte le direzioni, seguendo le domande di un qualunque proprietario che in un punto qualunque della campagna intende erigere la sua casa.

Se si vogliono evitare siffatti gravissimi inconvenienti nel sistema di sviluppo per diffusione centrifuga, che, d'altra parte, si presenta così naturale e spontaneo da non potersene prescindere, è indispensabile recarvi una disciplina in sostituzione della libertà sconfinata. Deve cioè l'Amministrazione comunale poter concentrare tutti i suoi mezzi e quelli degli enti che ne dipendono su alcune determinate zone, ove pertanto la fabbricazione potrebbe svilupparsi ampia, definitiva, ben distribuita, vietando assolutamente, ovvero ostacolando, la fabbricazione in altre zone; sia che questo avvenga, secondo il non felice concetto del Wolf (vedi lo schema della fig. 134), secondo linee radiali lasciando liberi i settori intermedî, ovvero che si svolga pienamente secondo alcuni settori tutti da un lato.

Borgate satelliti. — Il sistema che forma il contrapposto a questo ora indicato è quello delle borgate satelliti, centri lontani, isolati nella campagna, relativamente indipendenti, ma congiunti alla città con rapidissimi mezzi di comunicazione. Ed è questo un tema che si riannoda a quello del piano regionale, ed è affine agli altri della unità amministrativa o dei consorzi regionali (1); e come il piano regionale può avere carattere prevalentemente industriale, o turistico, o residenziale, od agricolo, così può avere analoghe suddivisioni il tipo delle borgate satelliti in rispondenza della loro destinazione.

Qui è da occuparsi soltanto delle borgate residenziali, ovvero di quelle, di tipo misto, che derivano dall'innestarsi di una borgata nuova su di un villaggio od un paese essenzialmente rurale già esistente; e diverse ragioni militano in favore di ciascuno dei due sistemi, o di borgate organicamente indipendenti, od unite ad un piccolo nucleo precedentemente stabilito.

Vantaggi delle borgate nuove stanno nella determinazione razionale della posizione, a giuste distanze, ad organismo non dipendente da schemi edilizi precedenti ispirati a concetti ben diversi dai moderni, nè da una funzione in gran parte agricola a cui la

(1) Il criterio della unità amministrativa di tutta la zona circostante alle grandi città ha prevalso in Italia assai opportunamente sotto il regime fascista; e Milano, Genova, Napoli ne presentano i maggiori esempi. Il sistema dei Consorzi regionali è tipico dell'Inghilterra, che in dieci anni, dal 1919 al 1928, ha visto sorgere oltre 60 di siffatte istituzioni comprendenti una parte cospicua del territorio nazionale.

Digitized by Google

nuova funzione di città ausiliaria male si adatta; essi stanno altresì dal punto di vista finanziario nell'« imprevisto », cioè nell'impiantarsi in lontane zone campestri che ancora non sono oggetto di speculazione, e quindi nella possibilità di ottenere la giusta valorizzazione delle aree edilizie dalla trasformazione delle aree rurali, recando il plusvalore non a favorire un aggiotaggio iniquo che ostacola e ritarda e disordina, ma a recare i mezzi per la trasformazione.

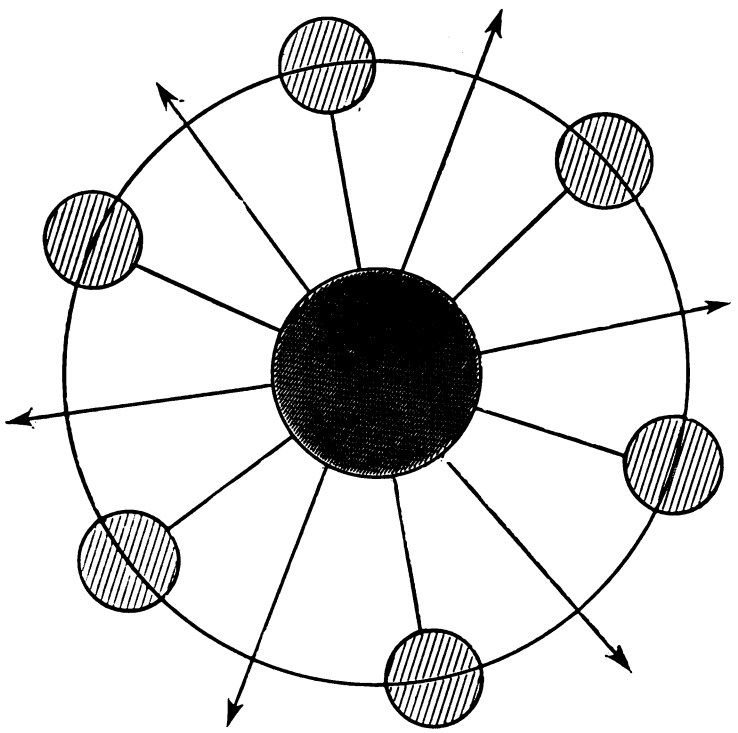


Fig. 137. — Tipo schematico delle borgate satelliti.

I vantaggi complementari dell'innesto alle borgate esistenti stanno invece appunto nel potere utilizzare fin dall'inizio un centro già costituito di rifornimento, di comunicazioni, di abitazioni, senza affrontare l'immane lavoro e la spesa enorme ed immediata di creare tutto dal nulla. È il progresso evolutivo di ciò che esiste in contrasto con la fondazione radicalmente nuova.

Con quel criterio pratico ed equilibrato che si deve usare in tali questioni, occorre riconoscere che, ambedue i sistemi possono riuscire utilmente allo scopo con date avvertenze. Per le borgate residenziali nuove, queste sono che la loro posizione non sia però di troppo lontana da un paese esistente, il quale in un primo tempo costituirà, meglio della città lontana, il centro di rifornimento e di lavoro. Per le borgate miste dovrà essere principio, ben più essenziale che non nelle città, che la nuova fabbricazione sia posta accanto e non entro l'antica sicchè i due organismi non si confondano e non s'ingombrino e mantengano ciascuno la propria funzione ed il proprio carattere.

La concezione teorica delle borgate-satelliti porta allo studio di un piano regolatore che in ciascuna di esse costituisca un centro a sè ed avvii un ben determinato sviluppo, ed a quello delle comunicazioni con la città (lo studio delle comunicazioni reciproche ha ordinariamente scarsa importanza). La concezione pratica aggiunge a questi concetti quelli delle condizioni di convenienza di realizzazione. Prima di esse è quella della istituzione in anticipo di rapidissimi mezzi di accesso tali da permettere di giungere dalla città in un quarto d'ora al massimo (che corrisponde ad un percorso di Km. 12,50 ad una velocità oraria di Km. 50); e se questi mezzi mancano, o giungono in ritardo,

Digitized by Google

o sono stentati, si determina lo sviluppo povero e parassitario che già abbiamo lamentato nel suburbio delle città. Anche deve la stessa iniziativa costruttrice della borgata, sia che faccia capo al Comune o ad altri enti, assicurarsi il dominio od il controllo del regime delle aree; e deve infine provvedere a tutti gli altri impianti cittadini ed ai mezzi di rifornimento tanto nei casi in cui abbiano uno sviluppo indipendente o che vengano anch'essi a gravare sulla città.

Basta che uno di questi anelli manchi perchè lo sviluppo della borgata-satellite non sia praticamente possibile in modo vero ed efficace. Quando, ad esempio, non si riesce ad ottenere che ad essa converga una popolazione in notevole numero, che per una borgata distante di circa 10 Km. da una città, può valutarsi in non meno di 20.000 persone, i mezzi di comunicazione funzionano in perdita (1), e quindi non si può domandar loro una vivace intensità, che a sua volta è condizione indispensabile per attivare la borgata.

Ciò mostri come sia avvenuto che la maggior parte di queste iniziative si sia risolta in fallimenti.

Quando intorno al 1900 un pubblicista inglese, Ebenezer Howard, lanciò l'idea delle città giardino (2), ed iniziò la costruzione di Lechtworth, a cui tenne subito appresso Portsunlight, sembrò che un'êra nuova si aprisse per la vita umana. E difatti nessuna più bella e nobile concezione può esservi di quella di riportare l'abitazione nella ridente e luminosa sanità, nel « silenzio verde » della campagna, lontano dal fumo, dalla corruzione della città, dalla sua vita sempre più convulsa ed agitata, dai suoi rumori sempre più intollerabili.

Ma siccome è molto più facile che le cose siano imperfette anzichè perfette, la realtà ha scarsamente corrisposto al sogno. Le stesse cittadine di Lechtworth e di Portsunlight, borghese l'una, operaia l'altra, pur essendo mirabilmente concepite (3) e pur innestandosi alla tradizione inglese della città decentrata, non sono ancora giunte ai 15.000 abitanti. Nella Germania, che è stata fecondissima di altre concezioni teoriche utopistiche, le città giardino si sono limitate a non grandi quartieri, ridenti, felicemente disposti (4), ma privi di vera influenza sullo sviluppo cittadino. Nè meglio sono andate le cose in Italia: a Milano la vita del « Milanino » è grama; a Roma la cosidetta città giardino del Monte Sacro (che solo in parte può dirsi borgata satellite) è costata somme inadeguate, certo non compensate dai redditi, e solo ha recato un contributo apprezzabile in quanto, rappresentando un polo estremo delle comunicazioni tramviarie

(1) Il MARIAGE ed il REY (cfr. *La Science des plans des villes*, cit., parte III) giungono ad una cifra di 30.000 abitanti, ma essi tengono conto soltanto del funzionamento della ferrovia extraurbana. Ben più opportunamente l'Ing. PONTANI, in una sua recente apprezzata tesi di laurea nella Scuola di perfezionamento in Ingegneria stradale nella R. Scuola d'Ingegneria di Roma (gennaio 1931), ha ripreso il calcolo introducendo nella operazione finanziaria anche la parte che riguarda la fondazione della borgata satellite, cioè il guadagno sui costi delle aree e le spese locali di sistemazione. Tale studio è riassunto in una comunicazione negli *Atti del Congresso degli Ingegneri italiani*, 1931.

(2) Cfr. EBENEZER HOWARD, *Garden cities of the morrow*, Londra 1902.

(3) Sulle caratteristiche urbanistiche di Lechtworth ampi dati potranno trovarsi nell'UNWIN più volte citato; chè l'illustre urbanista è stato l'autore del piano, e dalle vicende della borgata ha tratto interessanti considerazioni.

(4) Cfr. *Die deutsche Gartenstadtbewegung* (*Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft*, Berlino 1911).

Digitized by Google

facenti servizio sul percorso, ha favorito la valorizzazione delle zone intermedie lungo la Via Nomentana.

Non è tuttavia da disperare sull'avvenire di questa nuova formazione esteriore alle città. Uno degli ostacoli che ad essa si oppongono è, non di organizzazione nè di finanza, ma di diffidenze e di pregiudizi da parte della popolazione, e si riannoda a quella triste tendenza che seguita ad imperversare, contraria al provvido programma di disurbanizzazione e di ruralizzazione ora perseguito in Italia dal Regime fascista. Acutamente il Gide (1), nel mettere in evidenza la forza formidabile della corrente centripeta verso le città, fa notare come i perfezionamenti in rapidità ed in facilità dei mezzi di trasporto hanno servito finora piuttosto ad intensificare la concentrazione; e nota, forse con esagerato pessimismo, come il desiderio accentuato nella vita moderna, dell'aria, della luce, dello sport all'aperto, rappresenti una gioia puerile dei giorni di vacanza, anzichè una coscienza profonda, esplicantesi in una tendenza permanente nella popolazione cittadina.

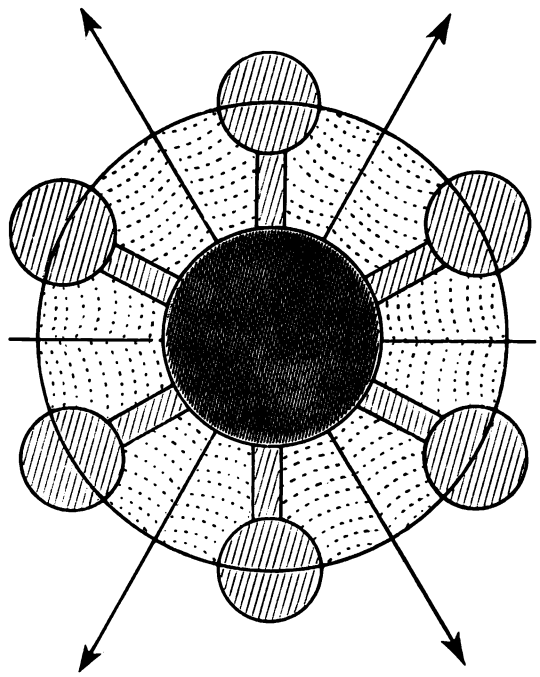


Fig. 138.
Tipo schematico medio di compatti sobborghi isolati a non grande distanza dal centro.

Questa avversione potrà vincersi col tempo, quando, seguendo l'esempio fascista, le nazioni saranno riuscite ad escludere gli scioperi nei servizi pubblici, da cui potrebbe risultare paralizzata la vita di una borgata satellite, e quando, come altrove si è detto, i nuovi mezzi della scienza applicata e della meccanica consentiranno a chi vive nella campagna tutte le possibili comodità cittadine. E la sistematica attuazione potrà riprendere, forse in una pratica forma mista unendo in siffatte borgate un importante nucleo di fabbricazione semi-intensiva (case contigue a 3 o 4 piani compreso il terreno) alle propaggini estensive.

Quanto ora si è esposto ci dice, a mo' di conclusione, che nelle città italiane non è affatto da escludersi che il sistema delle borgate satelliti possa applicarsi come mezzo organico e valido di ampliamento, tale da non pregiudicare e non soffocare la città. Occorre però ricostruire sulla esperienza ed assicurare quel complesso ben coordinato di mezzi, quell'ordine, quella disciplina senza cui l'impresa è condannata a fallire.

Più utile, più pratica, più concreta può essere invece una formazione che può dirsi intermedia tra le due testè menzionate; ed è quella dei quartieri nuovi isolati, ma non troppo distanti dalla periferia cittadina (vedi lo schema della fig. 138): nuclei com-

(1) C. GIDE, nella Prefazione all'opera del DIKANSKY, *La ville moderne*, Parigi 1928.

Digitized by Google

patti, e che appunto debbono essere organizzati secondo tutti i caratteri che assicurano la compattezza e che escludono la misera progressione stentata, in condizioni tali che i provvedimenti pei raccordi colle zone centrali e per la sistemazione edilizia non siano troppo gravosi; e siano costruiti senza esagerati lussi nelle sistemazioni stradali (vie di non grande sezione ed aventi macadam asfaltato, pubblica illuminazione rada, ecc.), ma con criteri di ordine e di decoro, sovrattutto con la creazione di veri e proprî centri a fabbricazione intensiva intorno alle piazze principali, e fabbricazione semi-intensiva nel resto, ma con frequenti interruzioni di zone verdi (1).

Queste formazioni, a cui le avvertenze esposte per le città satelliti circa il coordinamento delle comunicazioni, della fabbricazione, del regime delle aree, delle attivazioni degli impianti, possono ancora pienamente applicarsi, ma per cui evidentemente è minore la difficoltà di realizzarle per le condizioni di vicinanza alla città e di relativa compattezza edilizia, son destinate a venire un giorno assorbite dall'avanzarsi della città ed a saldarsi con essa nell'ampliamento; ed anzi, col determinare comunicazioni non più rapidissime di treni diretti, ma di rapide tramvie suburbane a servizio sul percorso, saranno intanto utili ad accelerare il lavoro di « colmata » nella zona che costituisce l'intervallo attuale (2).

Questi ora indicati sono dunque i sistemi, o, per dir meglio, alcuni dei sistemi dell'ampliamento cittadino. Ed ecco ripresentarsi la domanda, resa più grave dalla data dimostrazione per ciascuno di essi della necessità di uno sviluppo disciplinato ed organico. Come fare per ottenerne l'attuazione, per portarla a vera funzione di vita edilizia, per avviarla e dominarla secondo direttive che debbono essere espressione di tutta la concezione dello sviluppo cittadino ed in particolare della soluzione dei problemi delle azioni e delle reazioni tra i quartieri nuovi ed il vecchio centro?

---

(1) Nei paesi a basso tenore economico non può attendersi la soluzione del problema gravissimo dell'abitazione dalla casetta isolata ma dai tipi intensivi o semi-intensivi di case a più piani; non tanto pel costo dell'edificio o dell'area, quanto per quello insostenibile delle sistemazioni generali, proporzionali alla estensione dei quartieri, che gravano sui Comuni.

(2) Questi dati e queste considerazioni sulle borgate satelliti di vario tipo ben poco hanno a vedere col tema speciale delle borgate di bagni o di villeggiatura che spesso sorgono in prossimità delle grandi città, come presso Roma ad Ostia, presso Palermo al Mondello, ed a Marina di Pisa ed al Sacro Monte di Varese. Diverse le esigenze, diversa la funzione, che in un caso riportasi direttamente all'abitazione cittadina, nell'altro vi è quasi nettamente distaccata.

È spesso opportuno in questi specialissimi Piani regolatori tenere appunto nettamente divisi i centri dei villini di residenza o di villeggiatura e dei maggiori alberghi, dagli stabilimenti e dai locali popolosi fatti per l'invasione domenicale; ed è anche da assegnare posto preponderante alle esigenze della bellezza paesistica, che non deve essere rovinata dalla fabbricazione, che appunto da essa è richiamata.

Digitized by Google

CAPITOLO SETTIMO

PIANI DI AVVIAMENTO E POLITICA URBANISTICA

Il rispondere per quanto è possibile alla domanda posta alla fine del precedente capitolo ci conduce all'esame dei mezzi di attuazione di un Piano regolatore specialmente nei riguardi della nuova fabbricazione: taluni dei quali possono essere racchiusi nella stessa geometria del Piano, altri hanno carattere tipicamente politico ed amministrativo.

Già altra volta, parlando della necessità di un programma di azione e di un Piano regolatore dinamico volto all'avviamento, si è accennato a questi mezzi. Converrà ritornarvi e specificare.

Chi redige un Piano regolatore ha a tale scopo mezzi positivi e negativi, i primi per favorire la fabbricazione, i secondi per ostacolarla o limitarla; i primi hanno bisogno di essere ravvivati da una energia cosciente e sicura, i secondi possono agire automaticamente, quasi passivamente, essere l'elemento latente che determina un orientamento anche se manca l'iniziativa centrale.

Tra i mezzi positivi il più importante ed urgente è spesso dato dall'abolire le barriere che ora chiudono da alcuni lati lo sviluppo cittadino, o sfondandole a forza, o girando loro intorno. Ordinariamente i quartieri sorti negli ultimi decenni hanno costituito intorno al vecchio nucleo una specie di crosta edilizia che si oppone ad ogni attraversamento. Porte di città, vie ristrette e chiuse nel suburbio, edifici posti a sbarramento, sono altrettanti esempi di questi ostacoli, tipici della assenza in passato di ogni Piano di avviamento. In molti casi potrà presentarsi opportuna la soluzione dei passaggi e delle vie succursali, che trovino un'uscita secondo linee di minor resistenza per ricongiungersi poi, dopo il tratto nuovo, alle vie radiali esistenti ove queste sono ormai in piena campagna, non più ingombre dalla fabbricazione lineare.

La sistemazione dei servizi ferroviari e tramviari, il riordinamento o lo spostamento di stazioni, il progetto di ferrovie nuove metropolitane o foranee che non si limitino alle zone interne, ma giungano ad allacciare quartieri esteriori, rappresentano i mezzi meccanici, gli elementi di movimento nello studio del vasto tema.

Nel disegno dei tracciati nei singoli quartieri, o della sistemazione interna nel nucleo, lo studio dell'organismo locale (pel quale, ad esempio, ogni quartiere nuovo deve avere la sua destinazione, il suo carattere, i suoi centri come di città a sè) deve comporsi con

Digitized by Google

uno studio generale che dia nuove risorse urbanistiche, determinando possibilità di trasformazioni nell'avvenire: da un lato l'assegnazione di pubblici edifici, dall'altro la formazione di circuiti che attivandosi gradualmente potranno a suo tempo deviare il movimento da uno schema rigidamente centripeto, secondando così una formazione nuova.

Quanto ai mezzi negativi, essi sono, nel caso più estremo, rappresentati dall'assoluto divieto di fabbricazione in alcune regioni, o lasciate come zone di riserva, o vincolate nei riguardi del rispetto a monumenti od al carattere paesistico, ovvero previste per la occupazione mediante parchi pubblici, o per quartieri sportivi, piazze d'armi, campi d'aviazione, ecc., le quali ultime destinazioni possono anche (come altrove si è detto) essere provvisorie e far parte di quella costituzione di zone di riserva che si è poc'anzi accennata, specialmente quando questa non è, come ora in Italia, consentita in modo diretto dalle leggi vigenti.

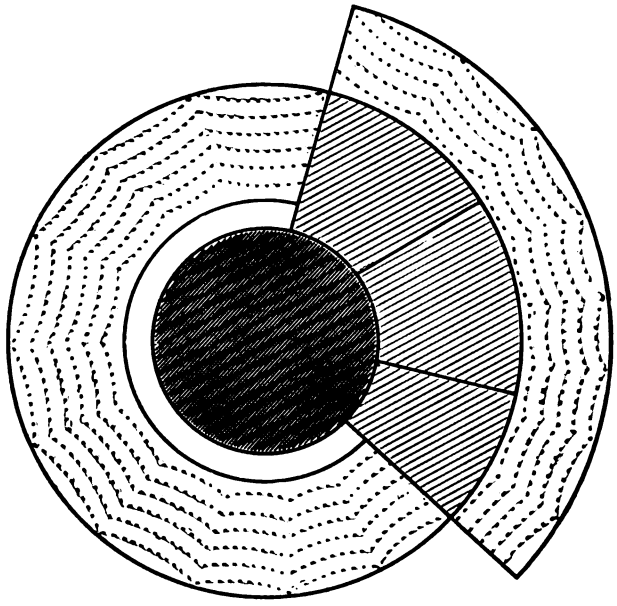


Fig. 139. — Schema di ampliamento cittadino sviluppantesi con intensità fabbricativa prevalentemente da un lato del vecchio nucleo.

Analoghi mezzi di interdizione, di allontanamento, di ritardo sono forniti dalla studiata ubicazione di zone industriali, di quartieri per gli ospizi e gli ospedali e, più ancora, dei cimiteri. È quasi superfluo aggiungere che in queste assegnazioni topografiche le condizioni naturali o quelle relative ai traffici già determinatesi assumono la massima importanza. Un Piano regolatore è efficace solo quando seconda ed accentua l'andamento spontaneo della vita cittadina.

Lo stesso dicasi per l'altro mezzo, positivo e negativo insieme, fornito dal carattere fabbricativo da stabilirsi per le varie zone residenziali. Il tipo intensivo od estensivo fissato per l'una o per l'altra determina il coefficiente di densità edilizia e demografica, sia per le condizioni intrinseche, sia per il richiamo, maggiore o minore, di uno sviluppo progressivo. Un quartiere di villini è un'interruzione nella continuità edilizia; un quartiere intensivo richiama altra fabbricazione all'intorno, è un primo nucleo nuovo di una vasta formazione futura.

Si ha in tal modo, con questo insieme veramente imponente di mezzi che favoriscono o allontanano, la possibilità di *dosare l'addensamento dei quartieri, determinando spostamenti del centro di gravità demografico e di quello del sistema cinematico rispetto il centro geometrico delle figure che racchiudono la città attuale o quella prevista nel Piano regolatore*, preparando in tal modo lo spostamento del centro in un periodo

Digitized by Google

avvenire o la formazione di più centri, tra loro collegati, che nel loro insieme lascino da una parte la vecchia città. Ed è forse questo l'unico modo efficace per realizzare tale concezione di avviamento urbanistico.

Il regolamento edilizio non è che la espressione concreta di questi concetti, nei riguardi del tipo di fabbricazione e delle speciali distanze richieste. Particolarmente efficaci sono le sue disposizioni che si rivolgono alla zona centrale seguendo il concetto di opporsi ai suoi ulteriori infoltimenti, ovvero quelle che intendono lasciare possibilità di adeguata larghezza alle vie radiali esteriori impedendo lo sviluppo lineare della fabbricazione se non a notevole distanza dall'asse della via.

Incontro alle previsioni dei Piani regolatori dovrebbe venire la politica urbanistica dei Comuni, con tutto un ben coordinato programma di lavoro.

La interdipendenza che esiste tra i varî rami dell'attività urbanistica, ad esempio tra mezzi di comunicazione e sviluppo fabbricativo, reca seco un ordine necessario nell'attuazione se si vuole assicurare il razionale sviluppo del Piano. Mai dovrebbero le Amministrazioni comunali giungere in ritardo nelle sistemazioni loro spettanti, mai dovrebbero capovolgere la gerarchia dei provvedimenti e lasciarsene togliere dalle mani l'iniziativa. Quando questo avviene — ed avviene quasi sempre — si manifestano le « malattie edilizie », ed i quartieri nuovi stentati e dispersi dissanguano l'Amministrazione, non recano vero contributo al problema dell'abitazione e spesso ostacolano il successivo incremento.

Promuovere tempestivamente l'attuazione ed il coordinamento dei mezzi di comunicazione, disporre edifici ed impianti pubblici e favorire lo sviluppo in ben determinate condizioni di quei centri fabbricativi su cui l'Amministrazione comunale può esercitare il controllo, come case popolari e costruzioni di cooperative di funzionari, o la diretta iniziativa come mercati, scuole ed altri pubblici edifici, sono i più tipici mezzi a disposizione di una politica edilizia realizzatrice ed ordinatrice. Ma sopra tutto sono validi, perchè direttamente connessi con le forze finanziarie, quelli che si riferiscono al regime delle aree fabbricabili, che dovrebbe essere ricondotto nell'orbita delle operazioni dei Comuni.

Prima condizione dovrebbe essere quella di poter vietare la fabbricazione in alcune regioni, sia esteriori al Piano regolatore, sia poste in settori che questo considera come aree di riserva o come *hinterland* agricolo, sia infine che non possano essere comprese in un programma di prossima realizzazione, che è bene si concentri in alcuni quartieri, anzichè disperdersi, snervandosi, in tutte le direzioni.

Questo divieto in senso assoluto non è ancora contemplato nelle leggi italiane, che, come si è accennato, sono arretratissime nel campo urbanistico e risentono ancora dell'orientamento liberista del secolo scorso per cui così spesso l'interesse individuale prevaleva sulla collettività. E l'interesse individuale per quanto riguarda le aree fabbricabili non ha nulla — occorre altamente affermarlo — di veramente rispettabile, di paragonabile in alcun modo a quelli determinati dall'ingegno e dal lavoro o, se non altro, da una lunga tradizione di generazioni; è la speculazione sull'attività di un centro edilizio, che nel progredire verso i campi richiede denari a profusione alla collettività e li dona a pochi proprietari ordinariamente inerti; i quali talvolta commerciano in anticipo questo dono potenziale e lo ritengono santamente loro dovuto.

Digitized by Google

Se dunque in questo momento, che per questo tema può dirsi *de jure condendo*, non è possibile ufficialmente e regolarmente stabilire siffatti divieti conservativi, ben può trovarsi la via di giungervi caso per caso con speciali decreti, ovvero anche mediante quelle assegnazioni definitive o temporanee a parchi o ad altre zone non costruite, di cui si è poc'anzi discorso.

Ma oltre a questo mezzo negativo, l'ingerenza dei Comuni sulle aree fabbricabili potrebbe svolgersi nei due seguenti modi (1):

con la costituzione di un demanio comunale di aree ottenute per espropriazione (od eccezionalmente per libera compra-vendita); il quale demanio può essere vastissimo e comprendere intere regioni, ovvero limitarsi ad alcune zone ristrette od avere andamento lineare, accompagnando le vie per profondità, che da un lato e dall'altro possono variare da 40 a 100 metri;

con una cointeressenza tra proprietari e Comune, la quale può assumere le forme di contributi da parte dei primi, di loro dirette iniziative per la costruzione delle opere stradali e delle altre conseguenti, di vero e proprio consorzio con la cessione al Comune di una parte delle aree.

Anche per questi scopi tuttavia male si prestano le leggi italiane che governano l'Urbanistica, a meno d'interpretarle per vie trasverse. La legge fondamentale sulle espropriazioni per pubblica utilità, ora in via di riforma, nulla contiene che possa divenire titolo per tali applicazioni. La Legge del 1885 pel risanamento di Napoli, che spesso si seguita ad applicare nei moderni Piani regolatori, consente invero tale espropriazione per fasce, ma solo nelle zone interne dell'abitato ove si eseguono demolizioni, ed ordinariamente i Comuni l'applicano non solo in quanto occorra per rimarginare i tagli praticati nelle case, ma per zone interne ben più ampie (talvolta di oltre 100 m. di profondità) per innestare tutta la sistemazione ed anche per finanziare tutta l'opera con tale aumento di valore. Ma per i quartieri periferici, ove il principio sarebbe di ben più equa e provvida applicazione, poichè ivi non si urtano antichi, saldi e legittimi interessi, nessuna legge nostra consente un simile procedimento, a meno che non trattisi di casi speciali, per l'acquisto di terreni occorrenti per case popolari ed economiche e scuole, campi sportivi, ecc., od altri simili, per cui si abbia una dichiarazione specifica di pubblica utilità.

Solo la Legge per Roma del 1907 affrontava il tema della formazione del demanio di aree con un meccanismo fin troppo ingegnoso. Si faceva obbligo ai proprietari di denunziare il valore delle loro aree dichiarate fabbricabili, e su questo valore doveva essere da essi pagata una tassa con una percentuale notevolmente elevata fino al giorno in cui non costruissero effettivamente. Per quel valore dichiarato aveva il Comune diritto di procedere senz'altro all'esproprio; sicchè il proprietario trovavasi nell'alternativa o di denunziare alte cifre e pagare tasse enormi infruttifere, ovvero di avere i terreni espropriati a basso prezzo, e si orientava secondo le probabilità maggiori o minori: sistema invero artificioso ed aperto ad ogni arbitrio e ad ogni deviazione a scopo fiscale.

(1) Cfr. su questi temi: V. TESTA, *Il diritto di espropriazione delle aree fabbricabili in relazione al problema delle abitazioni*, ecc., Roma 1928. Vedi anche la interessante discussione seguitane nella rivista *La Proprietà edilizia*, 1929.

Digitized by Google

Più frequentemente i Comuni si sono valsi per espropriare aree fabbricabili del titolo dato dalle leggi sulla Edilizia popolare ed economica o, in casi speciali, delle disposizioni per le formazioni di campi sportivi o simili, cioè per uno scopo specifico che solo in alcuni casi ha potuto trasformarsi in generico, con la minaccia indiretta di trasportare su di un dato terreno un nuovo quartiere di case popolari. Ed ognun vede quanto tali mezzi indiretti abbian potuto prestarsi ad ingiustizie e ad abusi.

L'unica forma diretta contemplata esplicitamente dalle vigenti leggi italiane per chiamare i privati a partecipare alle spese edilizie dei Comuni è quella della imposizione di un contributo di miglioria che ordinariamente dovrebbe rispondere al 30 % del plus-valore acquistato dai terreni e solo in casi speciali può raggiungere il 50 %. Ma in realtà sono così gravi le difficoltà di accertamento di tale contributo che il più spesso anche in questo la legge rimane lettera morta.

Neanche è contemplato nessun rapporto di cointeressenza e di collaborazione tra Comune e privati (1); il che può avvenire per libere trattative mosse dal comune interesse, ma non mediante Consorzi obbligatoriamente costituiti. Invece varie leggi tedesche e belghe, di cui la più nota è la cosidetta *lex Adickes* vigente in Sassonia, prevedono la suddivisione delle aree interessate dalla sistemazione edilizia in due quote, di cui una, dal 65 al 50 % dell'area primitiva, ritorna al proprietario espropriato, l'altra passa al Comune. Ed è invero metodo ottimo, che contempera interessi ed iniziative e che ha fatto ormai in un trentennio ottime prove. È quindi da suggerirsi, quando alfine anche da noi si imporrà una riforma giuridica in questo campo, forse più e meglio dei metodi estremi della espropriazione e del divieto, che possono avere applicazioni utili, ma non generali ed incondizionate.

Non molto liberi ed agili sono dunque ancora da noi i mezzi a disposizione dei Comuni in questo campo; ma pure, se adoperati con accorgimento, se promossi con più decisi provvedimenti speciali, se coordinati con le altre forze suaccennate, consentono di dirigere e svolgere la politica urbanistica su basi economiche di cui si è parlato, promuovendo fabbricazione organica di intieri quartieri, agendo da calmiere verso eccessive pretese di proprietari di aree, favorendo iniziative private che secondino iniziative pubbliche.

Ma a questo punto si presentano alcuni dubbi assai gravi: sono i Comuni veramente adatti ad esercitare questa funzione di energica azione diretta e di propulsione efficace con precise direttive univoche?

È possibile questa continuità di indirizzo che da parte delle classi dirigenti mantenga vivo e vigile e salvo da ogni contaminazione lo « spirito della città »? Chi scrive queste pagine lo ha per molto tempo creduto, ed ha su questo tema invocato la diffusione di una coscienza nuova (2). Ora, pur non rinunziando alla propaganda fervida

(1) È interessante notare come nei grandi lavori eseguiti nel Cinquecento in Roma il Governo papale determinava anticipatamente le quote di contributo dei singoli interessati al lavoro; così, ad esempio, per l'apertura del Borgo Nuovo fu stabilito che il papa ed i cardinali pagassero 600 ducati, gli officiali della Curia 800 ducati, l'ospedale di S. Spirito e la chiesa di S. Pietro 100 ducati. Anche era stabilito che nel sistema enfiteutico, così frequente nei terreni coltivati entro ed intorno la città, gli utilisti fossero liberi dal canone quando da loro « fossesi murata qualche nuova bella fabbrica ».

(2) Cfr. G. GIOVANNONI, *Questioni urbanistiche* (*L'Ingegnere*, -, 3); ID., *Piani regolatori e politica urbanistica* (*Concessioni e costruzioni*, 1930, I).

Digitized by Google

di questa necessità di una salda preparazione urbanistica di amministratori e di uomini politici, non lo crede più.

Il caso di un Sisto V o di un Napoleone III che intraprenda con mezzi adeguati la trasformazione cittadina secondo un piano organico e la conduca in gran parte a fondo, sicchè lo schema planimetrico anzichè concezione astratta divenga così realtà concreta con *unità di tempo*, è un caso di rarissima eccezione. E quasi di una siffatta troppo rigida attuazione c'è da aver timore, come di tutte le cose artificiali che fanno divenire semplice quello che è complesso, riconducono ad un pensiero e ad un'attività sola quello che è l'unione di tante diverse energie...

In pratica come è mai possibile, nel frequentissimo mutare degli amministratori, questa regolare trasmissione della fiaccola di mano in mano? Come possono prevedersi le contingenze, specialmente di ordine finanziario, che favoriranno od ostacoleranno alcune parti del programma? Come stabilire l'accordo tra i tanti enti che presiedono ai singoli mezzi (strade, ferrovie, tramvie, regime daziario, opere tecniche, fabbricazione di pubblici edifici e simili) sì da coordinarne lo svolgimento? L'esperienza dimostra che le Amministrazioni comunali spesso neanche riescono a coordinare l'opera dei proprî diversi uffici o degli enti autonomi che ad essi sono satelliti, e solo per piccoli provvedimenti giungono a vincere gli ostacoli formidabili che la finanza e le lunghe procedure oppongono all'attuazione. Meno ancora appaiono atti ad operazioni, come quelle riguardanti esproprî e valorizzazioni di terreni, che hanno carattere squisitamente industriale e richieggono preparazione, rapidità di movimenti, libera disponibilità di capitali, indipendenza da influenze estranee.

E difatti le non molte prove fatte finora non possono dirsi incoraggianti. Quasi sempre l'inizio della costituzione di un demanio comunale di aree, anche se, come a Roma, favorito dalla suaccennata legge speciale, si è risolto in un assalto da tutti i lati da parte di enti pubblici o privati, e specialmente di Cooperative ben raccomandate, per avere in cessione aree a buon mercato; ed il Municipio ha ceduto, rivendendo sotto costo e neanche assicurandosi in contraccambio una disciplina delle nuove costruzioni.

Non sarà dunque pericoloso e dannoso, col perdurare di questa incapacità, di accentrare i poteri nelle mani dei Comuni e fiaccare ed isterilire il libero svolgersi delle iniziative private? Non si cadrà dallo Scilla dello sviluppo anarchico al Cariddi della tardità burocratica che non sa e non può sostituirsi alla speculazione?

Queste obbiezioni sono gravi, ma non tali da far accettare la fatalità del disordine, da far disperare della possibilità che energie realizzatrici intervengano nel pubblico interesse per la continuità e l'efficienza di un Piano di avviamento. Anche impulsi isolati e provvedimenti tra loro distaccati possono essere utili allo scopo e determinarsi con unità, se mai avvenga che tra le classi dirigenti si diffonda alfine, per coltura e per esperienza, la coscienza di questi problemi fondamentali della vita pubblica; e, d'altro lato, in un periodo fervidamente fattivo come è l'attuale in Italia non è davvero fuori luogo la fiducia che una essenziale riforma urbanistica intervenga prossimamente a rinnovare la legislazione e la procedura ed a creare istituti nuovi, rovesciando gli ostacoli che ora si oppongono, più ancora che allo studio del Piano regolatore, alla sua realizzazione efficacemente rapida e pratica.

Digitized by Google

Si presenta a questo punto la opportunità di creare un organo collaterale al Comune, a cui faccia capo l'attività finanziaria ed industriale. Esso dovrebbe avere funzionamento agile, possibilità di organizzare opere di formazione di nuovi quartieri, di valorizzazione di terreni, di coordinare le diversissime iniziative dei varî enti, talvolta spronando ed unificando l'attività dei privati, talvolta ad essi sostituendosi coi mezzi stessi a disposizione del Comune, ma con metodi affini a quelli delle private società commerciali ed industriali.

Questa necessità è tanto sentita, che di fatto è avvenuto in gran parte delle recenti sistemazioni edilizie di città italiane che il Comune ha dovuto ricorrere all'opera di imprese private, a cui ha ceduto tutti gli oneri ed i diritti e con essi i suoi poteri e le sue funzioni; e le imprese, sostituitesi così alla iniziativa ed alla attività comunale, hanno trovato il loro tornaconto nella utilizzazione delle aree di risulta nella ricostruzione dei fabbricati sulle vie novellamente tracciate. Ora se v'è procedimento non solo atto a coprire favoritismi ed arbitrî, ma addirittura repugnante perchè contrario al sentimento della proprietà, è proprio questo, quando il proprietario, anzichè di aver di fronte il Comune che opera nell'interesse collettivo, trova un estraneo, che lo caccia dalla sua casa o dai suoi terreni, seguendo criterî in cui la funzione pubblica è nascosta, e spesso sopraffatta, dalla frettolosa speculazione privata.

La soluzione delle aziende parastatali o paracomunali esercitanti industrie con procedimenti analoghi a quelli di società industriali, ma nell'interesse del pubblico, da circa trent'anni ormai si è avanzata ed è divenuta normale in tutte le nazioni, e, nel suo insieme, ha dato risultati ottimi: da un lato nei temi dei trasporti, come ferrovie o tramvie, o delle forze elettriche, dall'altro in quello della costruzione di case popolari ed economiche.

A questi enti dovrebbe con speciali norme aggiungersi il ben più vasto esperimento dell'Istituto per il Piano regolatore; il quale evidentemente dovrebbe stabilire molteplici rapporti sia con i servizi comunali, sia con le aziende anzidette, e specialmente con quelle relative alle comunicazioni, che controllano forze essenziali per lo sviluppo edilizio.

Così come il piano regolatore dell'ampliamento e quello dell'interna sistemazione di una città debbono rispondere ad un concetto unico, dovrebbero del pari l'uno e l'altro entrare nell'attività esecutiva del nuovo ente, che nell'un campo dovrebbe trovare i compensi agli oneri assegnatigli nell'altro, ed in ogni modo dovrebbe provvedere non nel solo campo economico allo sviluppo del programma urbanistico con opere tempestivamente attuate, nel modo istesso che in un'industria la provvista delle materie prime, l'ampliamento di un reparto di fabbrica, la formazione di un sottoprodotto si proporzionano secondo larghi criterî più che secondo le spicciole esigenze giornaliere della domanda e dell'offerta.

Questa digressione si rivolge ad un nuovo ordine di attività che varca assai i confini della tecnica e dell'Arte dei Piani regolatori, ma che pure vi è direttamente connesso. Ritornando al più diretto tema del Piano regolatore o di quello in esso racchiuso, simile a lievito, che si è detto *Piano di avviamento*, occorre stabilire il concetto che questo abbia in sè gli elementi di una tendenziale applicazione energicamente fattiva, o automaticamente lenta.

Digitized by Google

Lo svolgimento di una politica urbanistica nel senso testè indicato è infatti questione di probabilità e può essere quindi errore gravissimo l'imperniare la sistemazione di una città su di un provvedimento, come può essere lo spostamento di una stazione od il tracciamento di una via anulare nel vivo dell'abitato o la costituzione di un demanio comunale di aree, che in pratica può mancare o giungere in tale ritardo da essere inorganico ed inefficace. Il Piano deve essere preparato ai due casi estremi: o all'intensa realizzazione dinamica, a cui deve fornire programmi e mezzi; o alla stanca vita « alla deriva », nel quale caso l'importanza degli elementi negativi di interdizione o di rarefazione di cui si è parlato più sopra supera assai quella dei positivi. Esso rimane allora più che altro come norma di allineamenti (il *Plan d'alignement* dei francesi) e come determinazione di tipi fabbricativi, ed i concetti relativi all'avviamento rimangono in una vita latente, pronta a tradursi in energia quando le circostanze saranno favorevoli alla maturazione, eventualmente anche con revisioni di spicciole caratteristiche, con adattamenti a condizioni nuove. Ma intanto non verrà pregiudicato da iniziative contrastanti il concetto fondamentale, non verrà intaccata la riserva di aree, non alterato il tracciato delle future arterie o lo schema di zonizzazione da cui dipenderà il nuovo orientamento, non occupati gli spazi destinati ad edifici o ad impianti pubblici; e soprattutto non verrà compromessa la soluzione del « problema centrale », che riguarda l'innesto dei nuovi rami dei moderni quartieri sul tronco dell'antica città.

Digitized by Google

CAPITOLO OTTAVO

ESEMPI DI CITTÀ ITALIANE

A questo punto, prima di passare alla trattazione di più speciali temi, può essere utile dare un rapido sguardo alle vicende passate delle principali città d'Italia ed a quelle che per esse si preparano, e vedere per ciascuna quali siano le applicazioni di quanto ora si è esposto, o le deviazioni, o le transazioni; esaminare cioè, attraverso la complessità della vita reale, i concetti geniali o le insufficienze, come esse si avviino, bene o male, alla soluzione dei vasti problemi di cui ora si è parlato relativi allo sviluppo della città nuova nei confronti con la città antica.

ROMA. — Cominciamo questa esemplificazione da Roma (1), ove i problemi sono invero di una terribile complessità, per l'eredità del passato che ne fa un vero palinsesto edilizio. I varî cicli che si sono svolti nei diversi periodi del suo trimillenario sviluppo (dei quali si è parlato altrove) hanno lasciato le loro traccie sia nei monumenti, sia nei resti che si rinvengono nel sottosuolo in cui li nasconde il grande riporto accumulatosi, sicchè rappresentano spesso l'elemento imprevisto ed imprevedibile che modifica ogni Piano nuovo di sistemazione (2). Per queste sovrapposizioni l'insieme della città è risultato irregolare, lontano da un tipo unico ed organico, ed anche lontano da una grandiosità edilizia comunque corrispondente all'importanza monumentale ed architettonica dei singoli elementi.

---

(1) Vedi, su questo tema: G. GIOVANNONI, *Lo sviluppo storico del Piano regolatore di Roma ed il suo significato nella moderna Urbanistica* (*Atti del X Congresso internazionale delle Abitazioni e dei Piani regolatori*, Roma, settembre 1929).

(2) I casi più tipici di queste rivelazioni del sottosuolo si sono avuti nel Largo Argentina, ove recentemente le demolizioni avvenute per l'allargamento della via omonima hanno rinvenuto i resti di quattro templi dell'êra repubblicana racchiusi in un sacro peribolo; sicchè al progetto di ricostruzione su tale area si è all'ultimo momento sostituito quello di una vasta zona archeologica libera, ove il caratteristico gruppo monumentale appare in mezzo ad una nuova vegetazione; o nella villa Aldobrandini presso Via Nazionale, la cui sopraelevazione dal suolo attuale è risultata, ai primi saggi per la costruzione di un nuovo edificio, dovuta alla esistenza di un vero quartiere antico riempito poi dal terreno; o nella grande aula, ivi prossima dei Mercati Traianei, mascherata dall'intonaco e dai tramezzi della caserma Mameli. Ed altre di queste « sorprese », che gli archeologi possono solo in parte prevedere, saranno da attendersi nel tracciato di una via tra Piazza di Venezia ed il Colosseo od in quello di un'altra attraversante il Pincio per congiungere i quartieri Ludovisi con la zona di Piazza del Popolo. L'Archeologia diviene così essenziale elemento urbanistico richiedendo singolarissime condizioni di prudenza e di adattabilità, talvolta mal tollerate da tecnici e da finanzieri che non sentono il dovere di intendere i valori spirituali di una città unica al mondo.

Digitized by Google

Il grande problema edilizio di Roma si aprì nel 1870 quando Roma divenne capitale d'Italia e vi si determinò l'irrompere del nuovo Urbanesimo. Se ovunque si sono trovati impreparati a questo i tecnici e gli amministratori, è ben naturale che ciò avvenisse qui dove tanto più gravi erano i quesiti e più elevata doveva essere una concezione, degna della storia e dei destini dell'Urbe.

Eppure non mancò chi ebbe un concetto alto e sicuro, e fu Quintino Sella, il quale vide la opportunità che la città nuova sorgesse non racchiudendo l'antica ma accanto ad essa, così come era spontaneamente avvenuto in Roma stessa nei secoli precedenti; e quale prima affermazione del principio fece sorgere il nuovo Ministero delle Finanze presso Porta Pia in una località quasi disabitata e cercò con facilitazioni fiscali di dar vita alla Via Nazionale, che monsignor De Merode aveva pochi anni prima tracciata come accesso alla stazione ferroviaria. Chiamato dal Sella a Roma, il barone Hausmann, che aveva sotto Napoleone III sistemato Parigi, aderì a questo programma ed abbozzò un progetto, per cui la nuova Roma avrebbe dovuto sorgere a Nord, sulle alture di Monte Mario e sulle sottostanti zone pianeggianti verso il Tevere.

Mille ragioni, politiche, economiche ed anche igieniche (per l'esistenza della malaria, solo ora debellata), si opposero all'attuazione del savio progetto; ed il Piano regolatore del 1873, completato nel 1883, tornò alla sovrapposizione del nuovo sull'antico, all'adattamento della città papale e dei suoi edifici (1).

E venne l'êra delle piccole discussioni tra « prataroli » e « monticiani », tra i sostenitori della Via Nazionale diretta verso Piazza Colonna o verso S. Pietro; vennero i tracciati di strade senza uscita e senza visuale, quartieri senza controllo, come il quartiere di S. Lorenzo; vennero sacrifici, spesso senza un qualunque scopo utile, di monumenti e di ville (2). E si giunse al Piano regolatore del Sanjust (3) nel 1908, non geniale e non preveggente, ma che pure ebbe il merito di recare un principio d'ordine, specialmente nella zonizzazione (che parve una novità) nei quartieri dell'ampliamento; senza però che in pratica si raggiungesse un qualunque risultato efficace per la mancanza di ogni criterio di avviamento nel Piano ed in chi doveva attuarlo. Ancora invero ai primi del secolo nulla era seriamente compromesso, nè nel carattere del vecchio abitato, nè nelle possibilità di sviluppo della città nuova, che di fatto si era avviata prevalentemente da un lato, verso i colli del Viminale e dell'Esquilino. I guai maggiori vennero poi, per l'estendersi in ogni direzione dei quartieri anarchici, specialmente nel periodo delle cooperative statali, che più di ogni altra iniziativa avrebbero dovuto essere soggette ad un organico piano di azione, e per lo sparpagliarsi degli edifici pubblici, e specialmente dei nuovi Ministeri (che saviamente il Calderini ed il Sanjust

(1) Cfr. COMUNE DI ROMA, *Relazione sul Piano reg.*, ecc., Roma 1873; vedi le altre relazioni ufficiali degli anni 1881, 1882, 1885.

(2) Su queste distruzioni, talvolta necessarie talvolta no, vedi quanto in varie occasioni ne hanno scritto il Gnoli, il Pastor, il Delbrück, il Marucchi ed altri. Vedi altresì le pubblicazioni della ASSOCIAZIONE ARTISTICA FRA I CULTORI D'ARCHITETTURA, ed in particolare il suo *Inventario dei Monumenti di Roma*, Roma 1908-1912. Testimonianze varie son raccolte nel Museo di Roma di recente istituzione.

Quanto alle ville distrutte basti menzionare la Montalto, la Ludovisi, la Patrizi, la Lancellotti, in parte la Massimi.

(3) Cfr. E. SANJUST DI TEULADA, *Relazione al Piano reg. della città di Roma*, Roma 1908.

Digitized by Google

volevano concentrare in Piazza d'Armi) disseminati a tutti gli estremi della città senza un collegamento e senza una guida (1). E tagli inopportuni e rinnovamenti non necessari, e distruzioni di ville magnifiche gravarono il triste bilancio, cui non bastarono a compensare le opere di liberazione di antichi resti, e talune vie felicemente tracciate,

Fig. 140. — Roma. Schema planimetrico dello sviluppo attuale e dei varî quartieri della città e del suo ampliamento (da BARBIERI, *Urban problem of Rome*, T.P.R., 1923).

e costruzioni monumentali, e provvide opere tecniche, come quelle dei Lungotevere e della canalizzazione.

Un'ampia visione, che avrebbe potuto fare di Roma la più bella città del mondo, è mancata, ed i piccoli criterî hanno prevalso; e nel campo urbanistico i danni sono

(1) L'interessante progetto del Calderini per la concentrazione dei Ministeri in Piazza d'Armi venne pubblicato da MAGGIORINO FERRARIS nella *Nuova Antologia*, luglio 1908. Quanto alla città universitaria fu alto merito del ministro Baccelli l'averla ideata raccolta in unico grande organismo presso il Policlinico.

Digitized by Google

stati irreparabili per quello che si è distrutto e per quello che non si è saputo avviare. La città ha vissuto la sua nuova vita logorando in parte il meraviglioso patrimonio lasciatole dai secoli; nè i nuovi edifici, salvo poche eccezioni, le hanno recato nuove

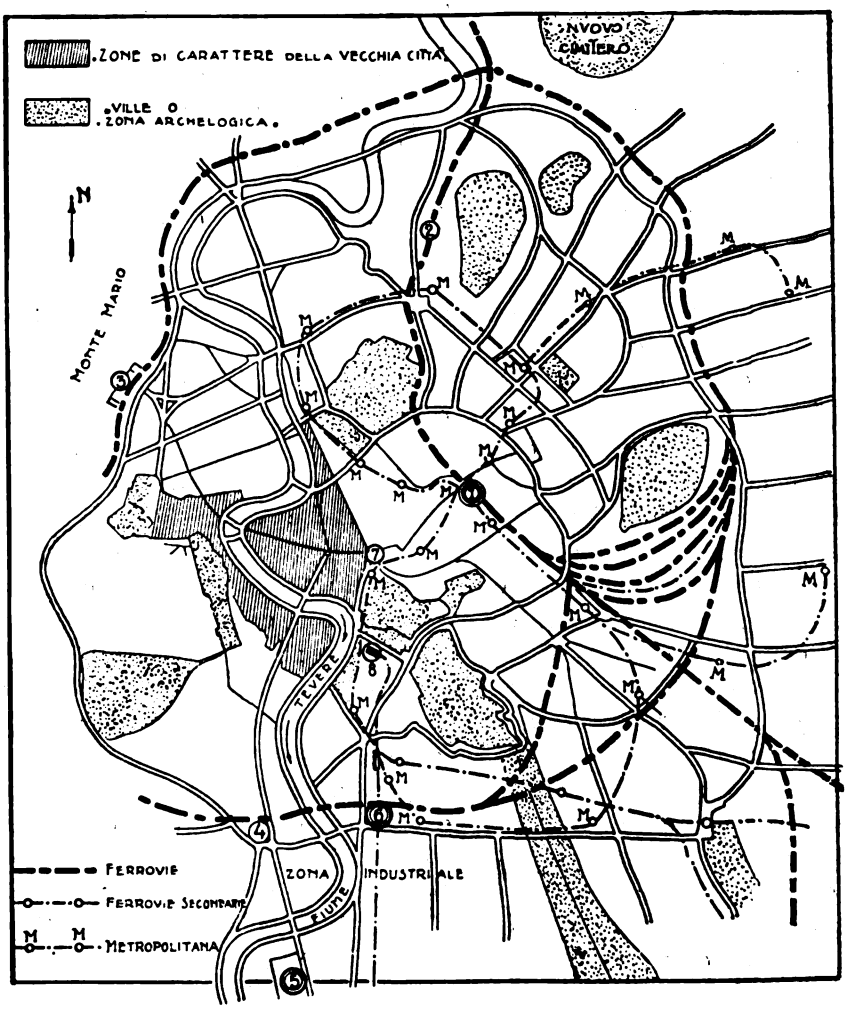


Fig. 141. — Schema planimetrico delle linee di comunicazione per il piano d'avviamento determinante lo sviluppo ad Est (da G. GIOVANNONI, *Questioni urbanistiche*, 1928).

note di nobiltà e di bellezza da paragonarsi a quelle perdute, non organico sviluppo grandioso adatto al suo incremento e degno di una metropoli.

Solo in questi ultimi anni una maschia voce, quella di Benito Mussolini, è venuta dal Campidoglio ad ammonire ed a tracciare un programma. « I problemi di questa Roma del XX secolo, egli ha detto, mi piace dividerli in due categorie: i problemi della necessità e quelli della grandezza. I primi sgorgano dallo sviluppo di Roma e si racchiudono nel binomio: case e comunicazioni. I problemi della grandezza sono di altra specie; bisogna liberare dalle deturpazioni mediocri tutta la Roma antica,

Digitized by Google

ma *accanto* alla Roma antica ed alla medioevale bisogna creare la monumentale Roma del XX secolo. Roma non può e non deve essere una città moderna nel senso banale della parola; deve essere una città degna della sua gloria e questa gloria deve rinnovare incessantemente per tramandarla come retaggio dell'età fascista alle generazioni che verranno ».

L'opera ha seguìto alla parola in due grandi campi: nel collegare Roma al suo mare, ad Ostia, e nel « riscattare dal silenzio oblioso » i Fori ed i templi antichi. La liberazione del teatro di Marcello, dei Fori imperiali, dei templi della regione del circo Flaminio, dei templi del Foro Boario, dei monumenti di Ostia hanno ridato all'Urbe tutto un serto di antiche gemme, proseguendo l'opera veduta dal Baccelli con la istituzione della Zona Monumentale.

Ora deve cominciare la fase più complessa e dinamica.

Come organismo urbanistico, Roma si presenta ora in questo modo: non città monocentrica, ma facente capo a quattro nodi principali: Piazza Colonna, Piazza Venezia, Stazione di Termini, Piazza Barberini; configurazione altimetrica varia e mossa per cui i sette colli, pur spianati ed attondati da quello che erano in antico, ostacolano in molti punti le facili comunicazioni tra la città bassa e la alta; una isola archeologica che dal Colosseo si spinge a Nord fino a comprendere il Campidoglio, accanto ad uno dei nodi anzidetti; un'altra isola, che può dirsi « zona di carattere » racchiusa dall'ansa del Tevere e limitata ad Est dal Corso, ed è la città del Rinascimento, ricca di edifici monumentali e di elementi topografici ed ambientali, inadatta per schema ad ogni circolazione intensa; all'esterno la corona delle colline dal Gianicolo a Monte Mario che sbarrano ad Ovest il passo; a Sud la zona archeologica che lascia solo la breve breccia del Viale Aventino e della Porta S. Paolo; dagli altri lati ostacoli alla espansione verso l'esterno dati non più dalle condizioni naturali, ma da mura, da porte ristrette, da fabbricazione incomposta, dal cimitero del Verano, da quartieri di villini inopportunamente disposti, sì che manca ogni continuità di sviluppo.

Un Piano regolatore ideato in grande stile, come quello recentemente elaborato per incarico del Capo del Governo dalla « Commissione dei Dieci », può ancora salvare il passato e l'avvenire della città, ampliando i termini del problema, che, se rinserrati, si presenterebbero insolubili. Seguire una unica formula nella complessità del tema sarebbe vano, mantenere assoluto il rispetto della Roma vecchia impossibile; ma i varî sistemi ed i varî mezzi possono chiamarsi a contributo ed integrarsi tra loro.

Primo: l'avviamento dello sviluppo esterno prevalentemente da un lato, cioè nel ventaglio compreso tra Nord-Est e Sud, secondando anche in questo le condizioni naturali, ma eliminando ad uno ad uno tutti gli ostacoli; creando ivi cioè vie succursali alle radiali troppo strette e congestionate, fino al punto in cui queste giungono alla campagna, distribuendo con notevole intensità e con multipli collegamenti i nuovi quartieri esterni nelle zone che appunto verranno nuovamente aperte da queste vie nuove, trasformando sostanzialmente tutto il sistema ferroviario col rendere sotterranea la stazione di Termini e prolungare le linee al Nord sì da portarla ad essere stazione di transito; allacciando mediante un Piano regionale la campagna ed i paesi prossimi, ed i nuovi quartieri mediante le propaggini di una ferrovia metropolitana; distribuendo infine opportunamente le zone e gli edifici e gli impianti.

Digitized by Google

Secondo: le comunicazioni dei quartieri che ora sono periferici rese ampie e facili non tanto coi vecchi centri quanto con quelli a contatto coi nuovi quartieri: Piazza d'Armi con la zona di Via Nomentana, Prati di Castello e Piazza del Popolo con la Stazione, quartiere Appio coi Mercati generali, Colosseo col quartiere Ostiense col Castro Pretorio; e queste comunicazioni in parte potranno comporsi in anelli, non completi (che sarebbero impossibili ed in ogni modo inefficaci) ma parziali, come, ad esempio, quello che partendo da Porta del Popolo e seguendo dapprima la Via delle Mura, poi la Labicana, comprenderebbe i quadranti di Nord-Est e di Sud-Est.

Terzo: elementi di penetrazione nel nucleo interno in immediato rapporto con le radiali esteriori ampliate, ma non in forma tale da rendere inattive le vie di arroccamento suindicate; in taluni tratti vie ampie come da Piazza Venezia a Porta San Giovanni, attraverso i Fori imperiali discoperti, od al Lungotevere, sotto al Campidoglio liberato, più spesso con un sistema di diffusione di vie non grandi, un po' vecchie, un po' nuove, come quelle che dal Nord, cioè dalla regione Flaminia penetrerebbero a sostituire il Corso (che dovrebbe rimanere via di passeggio, ma non di traffico), o da Piazza Venezia, senza incontrare la fontana di Trevi, giungerebbero a Piazza Barberini.

Quarto: spicciola sistemazione mediante il « diradamento » delle zone di carattere ed in particolare di tutta la regione ad Ovest del Corso, resa quasi completamente sgombra dalla grande circolazione.

Quinto: completamento del sistema cinematico mediante la costruzione di una metropolitana ed il coordinamento di tutti i mezzi.

Vasto programma questo, a cui altre opere ed altre provvidenze si innestano: valorizzazione di monumenti, parchi e viali che li congiungono, utilizzazione dei Lungotevere, ora dimenticati, cura delle visuali delle nuove arterie, della forma dei nuovi spazi. Ed al programma si è giunti per transazione tra opposte idee, e, più ancora, tra i desiderata e le reali possibilità, con soluzioni che in taluni punti potranno sembrare, e saranno, onerose e non felici. Ma per la prima volta nei tempi moderni Roma ha avuto un Piano regolatore che contiene un programma di avviamento.

Per attuarlo, tuttavia, col ritardo in cui è giunto, con le necessità di togliere le superfetazioni parassitarie che lo hanno pregiudicato, i mezzi negativi di cui altrove si è parlato non bastano più. Occorre un energico e metodico piano fattivo di attuazione regolarmente perseguito, ed occorre altresì che ad esso siano coordinate tutte le forze agenti, tutte le iniziative (di sistemazioni ferroviarie, di costruzioni di ponti, di pubblici edifici, di impianti varî) che finora si sono sbandate ognuna per proprio conto. Solo così potrà avverarsi il miracolo preconizzato dal Duce. Se nell'antichità e nel Rinascimento l'Urbe ci ha mostrato il determinarsi dei grandi concetti dei Piani regolatori e della politica edilizia, chi ha fede nei suoi destini non può dubitare che per essa siano per maturare i nuovi principî: i principî che debbono richiamare le città storiche a nuova funzione di vita.

MILANO. — Meno complessi forse, ma non meno ardui ed interessanti sono i quesiti che si riferiscono alle altre grandi città italiane.

Per Milano la formazione topografica è solo apparentemente radiocentrica; o, per meglio dire, il sistema centrale è stato determinato in tempo relativamente recente

Digitized by Google

dalla grande Piazza del Duomo, inopportuna in quanto mancante del sistema circolatorio adeguato che vi facesse capo.

Gran parte dello schema planimetrico nelle vie orientate verso Sud-Ovest o verso Sud-Est è ancora lo schema romano, su cui lo schema recente formato dalla Piazza suddetta e dalle Vie Manzoni e Carlo Alberto e delle altre appartenenti all'infelice piano del 1861 si è sovrapposto obliquamente; a Nord-Est è il centro del Foro Bonaparte opportunamente e felicemente creato, su disegno dell'Antolini, intorno al Castello Sforzesco nel periodo napoleonico, che però non ebbe il tempo, e forse neanche l'energia consequenziaria, di dargli adeguato sviluppo.

Di questo accentramento si manifestano già da tempo intollerabili le conseguenze: nel congestionamento delle vie e nella insufficienza delle comunicazioni; nella invadente tendenza a trasformare edifici esistenti nella zona centrale in nuova forma dall'aspetto pretenzioso, in cui la triste êra architettonica del primo quindicennio di questo secolo ha lasciato traccie più vaste che non in qualunque altra città, in quella a rialzare soverchiamente le fabbriche nella zona circostante al Duomo, alterando la linea della città e promuovendo un addensamento, causa a sua volta di nuovo aggravio della circolazione; nella distruzione di giardini privati come quelli di casa Camperio e di casa Sormani, di Via Cappuccini, di Via Conservatorio, e tanti altri che ancora abbellivano e ravvivavano il vecchio centro e mantenevano a tanti suoi quartieri il carattere signorile e tranquillo in piena armonia con la sobria architettura civile del secolo XVIII e dell'inizio del XIX (1).

Contro l'accentramento infatti si sono volti in questi ultimi anni sforzi disperati di reazione, con diversissimi mezzi: con provvedimenti relativi alle comunicazioni, qual è stato quello di togliere il carosello tramviario dalla Piazza del Duomo, trasformata in sagrato, disseminando invece qua e là i varî poli delle comunicazioni stesse; con l'inizio di opere edilizie, tra cui l'arretramento della stazione, i grandi viali periferici, e recentemente la creazione di un anello nella sede del Naviglio ricoperto; col promuovere infine in posizione eccentrica la costruzione di importanti istituti, tra cui la Fiera Campionaria e l'Università, e col favorire nuclei suburbani, tra cui il cosidetto Milanino, il quartiere Solari, ecc.

Nel loro complesso questi mezzi hanno avuto una notevole vastità ed hanno dimostrato una vera continuità di programma, ma non tutti possono dirsi riusciti in rispondenza allo scopo. L'arretramento della Stazione e di tutti gli impianti ferroviari è certo tra tutti il più grandioso e non mancherà di dare i suoi frutti col fare avanzare regolarmente lo sviluppo cittadino da quel lato; ma esso riuscirà veramente efficace solo se si prevederanno e si utilizzeranno le conseguenze con opere ben coordinate, facilitando la organica creazione di un nuovo importante centro cittadino (che potrebbe, ad esempio, aver sede intorno alla zona della vecchia Stazione centrale) e su quello imperniando la sistemazione cittadina anzichè voler consolidare il centro del Duomo.

(1) Sulle vicende edilizie milanesi degli ultimi decenni del secolo scorso, vedi COLLEGIO DEGLI INGEGNERI ED ARCHITETTI DI MILANO, *Studi sul Piano reg.*, ecc., Milano 1885; ID. ID., *Milano tecnica*, Milano 1885; COMUNE DI MILANO, *Piano regolatore, ecc., del Comune*, Milano 1886.

Digitized by Google

I viali periferici hanno recato scarsissimo vantaggio, ed alcuni, come quelli che traggono nome dalle regioni italiane, pur essendo costruiti con grandissime sezioni e con magnifici impianti stradali, sono quasi deserti, e forse lo rimarranno sempre; e stanno a dimostrare come arterie siffatte abbiano trascurabile importanza nei riguardi della grande circolazione in confronto a quella delle vie radiali. Lo stesso viale del Naviglio recentemente aperto ha dato una delusione completa, chè la sua funzione di anello è interamente mancata, forse perchè la scarsezza della sezione e la troppa grandezza del diametro son tali da non costituire quel vantaggio pel movimento che solo può richiamarlo. Potrà forse essere utilizzato, con opportuni provvedimenti di polizia stradale, per incanalarvi il traffico pesante; ma intanto ha rappresentato imperdonabile leggerezza nella deliberazione e nella esecuzione, che prepotentemente si è imposta superando tutte le norme stabilite dalla legge. Si è distrutto un vero monumento del genio italiano, quale era quello delle conche leonardesche, si sono perduti interessanti elementi paesistici, senza raggiungere nessuna utilità apprezzabile.

Invece la nuova sistemazione tramviaria, attuata superando gravissime difficoltà, è stato provvedimento assai felice. Certo essa non può essere, come a Roma, che il primo passo verso soluzioni più ampie basate sulla costruzione di una metropolitana sotterranea, volta sia a sgombrare le vie del vecchio centro, sia a congiungere rapidamente i quartieri lontani.

Nel 1927 il grande problema integrale è stato affrontato con la gagliarda iniziativa di un vasto concorso ben preparato, che ha chiamato a contributo tutte le nascenti energie italiane nel campo dell'Urbanistica. E, se pure non perfettamente riuscito nei suoi risultati, il concorso è stato davvero prezioso sia per la quantità di idee che ha recato alla soluzione, sia per l'orientamento che ne è derivato in questo arduo campo della tecnica e dell'arte (1).

Il progetto redatto dall'Arch. Portaluppi e dall'Ing. Semenza (2), che ottenne nel detto concorso il primo premio, partì da vasti e magnifici studi teorici per giungere a risultati pratici non soddisfacenti. Stabilita l'opportunità di far coincidere il tracciato della metropolitana sotterranea con quello delle nuove vie sopra terra e determinata per tali vie la larghezza conveniente in m. 30, sia per le esigenze del traffico (il che è esagerato quando si escludano le tramvie), sia per consentire altezze tra i 30 ed i 40 m. nei fabbricati, tali da compensare il costo delle aree espropriate, tutto il piano fu dominato da queste due formule, e ne risultò un progetto di quasi totale distruzione della vecchia Milano e di sostituzione di tracciati che se appaiono adatti per i circuiti della metropolitana, non lo sono nè per il traffico in superficie nè per gli adattamenti e gli innesti alle sopravvivenze dell'antico Piano. Basta enunciare questi concetti per comprendere l'impossibilità dell'attuazione, indipendentemente da ogni altra obbiezione specifica.

Il progetto degli Urbanisti milanesi, a cui nel concorso fu assegnato il secondo premio, apparve ben più del primo rispettoso del carattere della città e delle ragioni della

(1) Vedi l'ampia relazione sul tema in M. PIACENTINI, *Il concorso nazionale per lo studio del Piano regolatore di Milano* (*Architettura e Arti decorative*, novembre 1927).

(2) Cfr. PORTALUPPI e SEMENZA, *Milano com'è ora e come sarà*, Milano-Roma 1927.

Digitized by Google

pratica e della logica. Esso immaginava un anello, non completo, svolgentesi tra il Largo Cairoli e la Piazza Beccaria e passante vicinissimo al centro del Duomo (ottima condizione per l'efficacia della deviazione) in Piazza Missori e presso i Tribunali; le due estremità si ricongiungevano, una per mezzo della Via Trionfale con la nuova Stazione, l'altra col Corso Venezia. E questi tracciati seguivano il criterio dello sdoppiamento delle arterie, ponendo le nuove vie parallele alle esistenti anzichè seguire il sistema dell'allargare le vecchie vie, con difficoltà enormi pel costo e pei ritardi che ne derivano.

All'esterno prevedeva questo progetto una zonizzazione di quartieri disposti a settori, separati tra loro da giardini e zone agricole, alternativamente industriali, di abitazioni operaie presso i sobborghi esistenti e di abitazioni signorili. Più in là a notevole distanza dal nucleo urbano, la corona delle città satelliti create *ex novo*, con apposite vie di comunicazione (1).

Tutta una serie di sistemazioni locali, alcune delle quali pregevolissime, completavano i due progetti anzidetti ed alcuni degli altri segnalati nel concorso (2).

Questo dunque può dirsi, dopo una serie di Piani regolatori incompleti, l'inizio degli studî veramente integrali e razionali per la sistemazione della città. Matura ora il progetto ufficiale del Comune, redatto dall'Ing. Albertini, sul quale è forse troppo presto per dare un giudizio, poichè se sono noti gli elementi che riguardano la città interna, non risultano completamente definiti quelli della esterna, che pure hanno, come si è detto, importanza fondamentale.

Il piano Albertini segue il concetto di una via anulare non dissimile come tracciato da quella del progetto del Gruppo degli Urbanisti milanesi, e come quella passante attraverso gli isolati e solo in piccola parte portata ad allargare vie esistenti. L'anello è però chiuso anche dal lato di Nord. La larghezza della via anulare, delle radiali che vi fanno capo e delle altre vie che convergono verso la nuova Stazione è prevista in m. 30, seguendo il calcolo analogo a quello del progetto Portaluppi-Semenza, che, come si è visto, rovesciava i termini e ricavava la larghezza stradale più conveniente dall'altezza potenziale (media 30, massima 40 m.) delle case nuove create in sostituzione delle antiche. Presso la Piazza del Duomo è creato, unendo Piazza Fontana coi Tribunali, un ampio spazio che dovrà essere centro del movimento tramviario in sostituzione della piazza del Duomo, ed altra Piazza è creata nella zona di S. Babila, in modo da avere, insieme col Foro Bonaparte e con Piazza Cavour, una serie di centri connessi dall'anello.

Certo questa concezione fondamentale è giusta e provvida, tanto più che il Corso Venezia e le nuove vie congiungenti la zona del Castello con la Stazione vecchia e con la nuova permetteranno di allungare l'anello verso Nord-Est, portando la regione delle Stazioni, tra il Naviglio ed il Corso Buenos Aires, nell'orbita della città e realizzando con questo automaticamente il decentramento; pel quale fine tutti i mezzi dovrebbero volgersi con grandi intensità, specialmente nel diminuire l'ostacolo dato dalla barriera dei Bastioni, che dovrebbe essere in più punti o completamente aperta o traforata

(1) Cfr. *Forma Urbis Mediolani*, Milano 1927.
(2) Due di queste sistemazioni sono indicate nei bozzetti prospettici.

Digitized by Google

con una serie ritmica di sottopassaggi. E la città tipicamente monocentrica aprirebbe così le braccia alla vita edilizia esterna, il cui sviluppo dovrebbe secondare tale avviamento, con una zonizzazione che ancora manca nel Piano presentato, ma che è da supporre ne sarà elemento essenziale.

Le obbiezioni principali che appaiono assai valide contro il progetto (a parte alcune critiche spicciole su sistemazioni locali) si rivolgono specialmente a talune vie trasversali tracciate nell'interno dell'arteria anulare, con l'allargare, ad esempio, le vie normali al Corso Vittorio Emanuele e col congiungere Piazza della Scala con Piazza Cairoli. Questi attraversamenti diametrali annullano il sistema dell'anello, od almeno ne diminuiscono l'efficacia; e poi estendono senza necessità il sistema delle demolizioni, praticato su scala ancora vastissima. Già si è notato quanti dubbi si affaccino contro la praticità di una soluzione come quella di una via anulare tagliata entro la vecchia città, tra i mille ostacoli gravi, di cui basta uno solo per paralizzare il sistema, sicchè soltanto una gagliarda energia ed una finanza di prim'ordine possono superarli ed assicurare l'attuazione, ed il già notato esempio milanese di Via del Littorio mostra col suo ritardo come questi dubbi non siano fuori luogo. Ed il dilagare dei progetti distruttivi all'intorno dell'anello in aggiunte inutili e dannose ai fini stessi che si propone la sistemazione, oltre ai danni al carattere cittadino ed all'economia generale, reca seco l'acuirsi delle già imponenti difficoltà, e, con l'illusione di valorizzazioni finanziarie, compromette anche l'attuazione delle opere, che pur sarebbero necessarie ed urgenti.

È anzi da vedere, quando si tratta di queste opere che interessano non alcuni nodi isolati ma tutta una vasta linea entro la città esistente, se non sia più opportuno anzichè affrontare il lavoro qua e là in brevi tronchi che nessuno sa quando potranno esser congiunti, limitarlo a qualche provvedimento che possa essere condotto rapidamente, ma che abbia non solo valore in sè, ma carattere di saggio e di avviamento. Forse per Milano questo potrebbe essere l'apertura di una via (già prevista nelle proposte del Chiodi e di altri urbanisti) tra la Stazione ed il Foro Bonaparte, che potrebbe essere di grande efficacia per orientare la vita cittadina tra quei due centri, deviandola dal nucleo ormai saturo. E l'esperimento tempestivo potrebbe recare una vita nuova, chè i Piani regolatori sono, in fondo, materia sperimentale che si attua (ed è qui la gravità del tema) con mezzi di carattere definitivo.

NAPOLI. — I problemi della grande città del Mezzogiorno si presentano forse anche più gravi di quelli delle due consorelle di cui ora si è parlato, ma di natura ben diversa. Essi sono anzitutto determinati dalle condizioni geografiche della città e dei suoi dintorni; dal mare che la bagna e che reca qui, come sempre, la tendenza alla espansione longitudinale secondo la riva; dai colli che incombono nella zona immediatamente retrostante lasciando limitati golfi edilizi separati trasversalmente dai contrafforti di Monte Echia e di Posillipo, che si avanzano nel mare.

I varî periodi della storia urbanistica si leggono in modo abbastanza evidente nelle planimetrie dei varî quartieri, e, pei più recenti, nel carattere architettonico ancora impresso all'abitato: il nucleo intorno alla Via dei Tribunali conserva tutto lo schema della città greco-romana; verso il porto la città medioevale, sull'asse di Via Toledo la città del Seicento e del Settecento, che pian piano, per lo stretto pas-

Digitized by Google

saggio della Via di Chiaia, si è avviata a varcare il Monte Echia ed a diffondersi linearmente fino a Piedigrotta; il periodo moderno ha portato oltre all'intensificarsi enorme delle costruzioni nelle zone suddette, lo svilupparsi all'interno ed il prolungarsi della fabbricazione a levante verso ed oltre la Stazione ferroviaria, la quale duplice tendenza ha avuto per propaggini la costruzione del quartiere del Vomero sulla collina e la formazione della zona industriale nella regione, fino allora semi-paludosa, della vasta piana di S. Anna (1).

Piani regolatori organici nel senso vero della parola Napoli non ha mai avuto, e non ha neanche ora, malgrado l'opera di una recente Commissione di studio, che ha potuto tracciare un programma (2) e proporre talune soluzioni parziali, ma non sviluppare e coordinare il vasto lavoro per la mancanza, tra l'altro, di regolari rilievi della città e dei dintorni. Ha avuto invece una serie di progetti particolari non coordinati, ed un complesso di provvedimenti veramente importanti e talvolta grandiosi e geniali (3).

La più imponente e significativa di queste opere fu certo quella che trae il nome dal Risanamento, poichè fu richiesta da un necessario miglioramento igienico dopo la gravissima epidemia colerica del 1884. Partendo sempre dal concetto di far coincidere il rinnovamento dei quartieri col tracciato di una grande arteria di viabilità, furono eseguiti il Corso Umberto e la Via del Duomo quasi *cardo e decumano* della città: importante sovrattutto il primo facente capo alla Stazione ferroviaria ed avviato verso Piazza del Municipio e verso Via di Toledo con le due braccia di un Y che si innesta sul lungo Rettifilo. Ma le due braccia rimasero monche ed ogni comunicazione ulteriore venne sbarrata, specialmente con la insana costruzione della Galleria Umberto formante strettoia incontro al Teatro S. Carlo, sicchè mancò ogni possibilità di sviluppo ulteriore verso ponente, come anche, per l'agglomerarsi degli edifici intorno alla Stazione, verso levante.

Esaminando ora, dopo molti anni, l'opera, che è stata la prima delle moderne grandi imprese edilizie italiane, occorre riconoscere che nel concetto generale è stata giustamente concepita. Potevano forse più opportunamente il movimento e la vita

---

(1) Su queste vicende reca interessante trattazione il volume di F. DE SIMONE, *Piano regolatore della città di Napoli*, 1922: pubblicazione ricca di studî e di dati, quanto assurda nelle proposte finali, lontanissime da ogni moderno criterio urbanistico.

(2) Cfr. COMUNE DI NAPOLI, *Relazione della Commissione per lo studio del Piano regolatore della città* (G. Giovannoni, presidente e relatore), Napoli 1927. Da tale pubblicazione sono tratte la fig. 142 che dà uno schema generale della città, del suo ampliamento e dei mezzi di comunicazione previsti, la fig. 143 che riproduce la planimetria del nuovo quartiere di Fuorigrotta, le fig. 154 e 155 relative a sistemazioni locali.

(3) Oltre alle varie pubblicazioni del Municipio di Napoli sui varî temi del Piano regolatore (del 1873 e del 1921) sono da segnalare le pubblicazioni seguenti: R. COMMISSIONE PER L'INCREMENTO INDUSTRIALE DI NAPOLI, *Relazione*, Napoli 1903; V. PANTALEO, *Su di un moderno Piano regolatore della città di Napoli*, Napoli 1912; S. ROSSI, *Comunicazioni ferroviarie, vicinali, urbane di Napoli*, Portici 1924; F. CORTESE, *Piano regolatore per l'avvenire edilizio di Napoli*, 1921; L. GRECO, *The port of Naples and important improvement Works* (*The Dock and Harbour Autority*, 1924); oltre allo studio del DE SIMONE ora citato, ed a numerosissimi progetti di sistemazioni locali, molti dei quali (del CORTESE, del COMENCINI, del MONTICELLI, del PANTALEO, dello JANNI, del CAPOCCI, dello STELLA, del CORRADO) volti alla soluzione del grave problema delle comunicazioni tra l'Oriente e l'Occidente.

Digitized by Google

nuova recarsi sulla marina, ove una grande via litoranea preceduta da una fascia di giardini, come a Trieste, alla Spezia, a Cagliari, a Napoli stessa con la Via Caracciolo e la Villa Reale, avrebbe avuto una magnifica continuità e sarebbe stata un grande elemento di bellezza (1); ma certo la creazione di una via longitudinale era per le comunicazioni di una necessità assoluta. Appunto per questo non dovevasi, qui come a Roma, cadere nell'errore di provvedere solo a contingenze immediate senza pensare all'avvenire, e tracciare una via nel nucleo interno senza stabilire la possibilità di un ampio prolungamento.

I lavori del Risanamento furono provvidamente preceduti da notevole sviluppo dei quartieri esteriori del Vasto, del Reclusorio, di Poggioreale, a rappresentare l'opera positiva della costruzione accanto a quella negativa della demolizione; ma, considerati in sè stessi, fornirono uno degli esempi più tipici dell'errato concetto del risanamento lineare, quando le zone retrostanti rimangono (per le ragioni già esposte) in condizioni di aereazione e di igiene peggiori delle primitive.

Vennero dopo questa altre opere, altri sviluppi edilizi di varia portata e di varia utilità. Il Corso Vittorio Emanuele, ideato come via panoramica, venne a funzionare come via d'arroccamento per recare nella città alta il movimento pesante, ma al suo termine superiore venne a confluire con lo sbocco del quartiere del Vomero, che intanto andavasi formando, nella strettoia angusta e ripida della Via Salvator Rosa; sorse il quartiere di S. Lucia, conquistato parte alle luride abitazioni della spiaggia, parte al mare, ma nella volgarità del suo schema e della sua architettura non certo aggiunse nulla alla bellezza di Napoli; la zona aperta venne istituita, con nobile iniziativa, per creare un vivo campo di attività industriale, ed ampie vie vennero ivi tracciate, ma rimasero in parte deserte, mentre una nuova barriera, unita a quella ferroviaria, si formò all'incremento della città da quel lato, non ridente e non ricercato, ma pure adatto, per la sua giacitura pianeggiante, a quartieri intensivi di abitazione; la cosidetta Metropolitana fu costruita nella zona alta come ultimo tronco della ferrovia direttissima Roma-Napoli, ma non ebbe apprezzabile influenza sulla vita napolitana, e rimane a dimostrazione che siffatte linee interne di comunicazione sotterranea debbono avere per caratteri essenziali di traversare zone centrali e dense, anzichè contornarle, e di avere funzionamento di alta frequenza e considerevole rapidità; nè miglior risultato ottenne l'apertura recente della nuova Stazione di Mergellina.

Ben maggiori per importanza e per genialità di queste ora citate sono le opere intraprese negli ultimi anni sotto gli auspicî dell'Alto Commissario per Napoli, Senatore Castelli: l'apertura della galleria sotto Monte Echia e delle sue vie di congiunzione con Piazza del Municipio sotto il Maschio Angioino, ottimo provvedimento che in parte ha risolto le comunicazioni tra le due regioni staccate della città, salvandole dalla intollerabile strettoia di Piazza S. Ferdinando, la creazione d'un giardino al posto dell'Arsenale demolito, la liberazione della Piazza del Municipio verso il mare,

(1) Nella fig. 149 accanto al piano attuato è tracciata una ipotetica arteria inflessa che avrebbe potuto realizzare i suddetti desiderati in sostituzione del Rettifilo, toccando la Marina, adattandosi allo schema delle vie esistenti e proseguendo poi in modo da varcare la Via Toledo all'incirca nella zona ora occupata dalla Galleria Umberto I. Di essa si parlerà più oltre.

Digitized by Google

l'inizio del grande viale panoramico verso Capo Posillipo; opere intese a valorizzare la mirabile bellezza naturale che può dirsi per Napoli energia prima (1).

Ma da ora dovrebbe cominciare l'attuazione regolare e serrata di un vasto programma urbanistico. Napoli ha soprattutto bisogno di ampliamento, deve varcare a forza i ristretti limiti naturali ed edilizi che la stringono e la soffocano; e questo può farsi, sia invadendo con costruzioni intensive le zone non vaste che ancora la separano

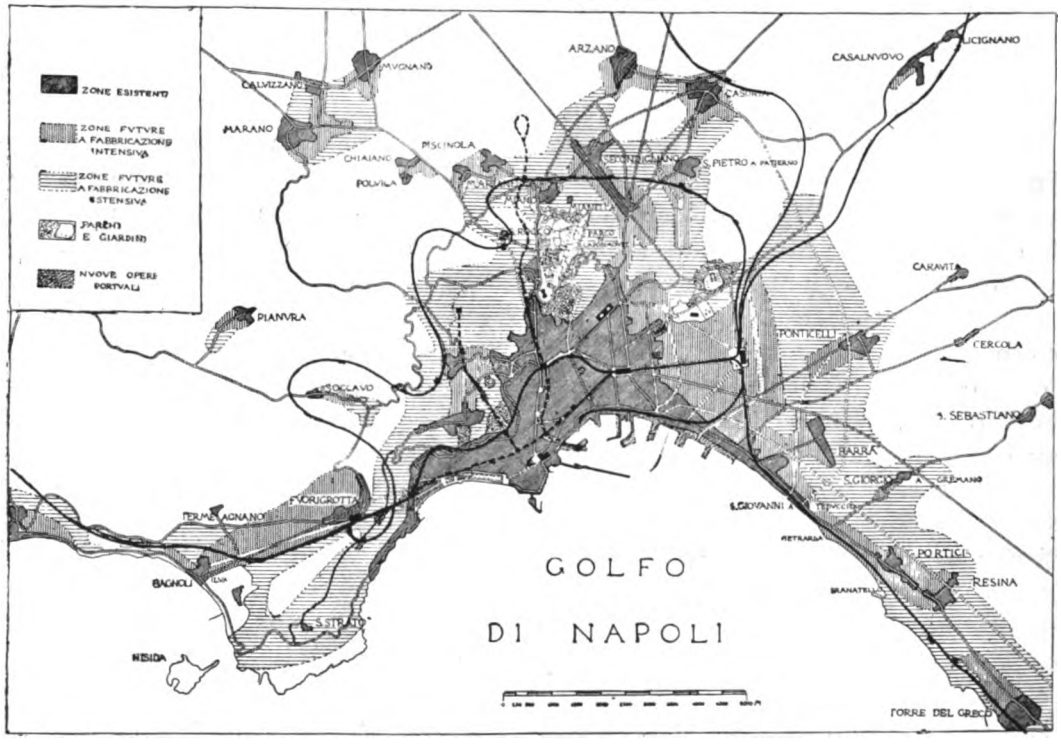


Fig. 142. — Napoli. Planimetria schematica del nuovo sviluppo e delle previste comunicazioni.

dal piede delle colline, ai Ponti rossi, sotto lo Scudillo, presso S. Efremo vecchio, nell'area tra l'Arco Mirelli e la Stazione di Mergellina a Piedigrotta, sia utilizzando per case popolari una parte della zona industriale, sia risalendo i colli con quartieri a fabbricazione estensiva, ma soprattutto adottando il sistema delle borgate satelliti ben distaccate che qui può trovare la sua più tipica, veramente grandiosa, applicazione.

Una di queste borgate già in corso di costruzione è quella di Fuorigrotta nei Campi Flegrei (fig. 143); ma bisogna attivarla, traforando la collina di Posillipo con ben più ampie gallerie di quelle meschinissime attuali (forse converrebbe attuare il sistema di numerose gallerie non molto grandi, ma con netta suddivisione del traffico) in modo

(1) Assai interessante in questo campo è l'opera svolta per difendere le bellezze paesistiche col disciplinare la fabbricazione nelle colline e col salvare le visuali delle vie panoramiche; e forse la provvida Legge del 1922 sulla garanzia delle bellezze naturali non ha mai avuto campo più adatto di questo. Vedi su tale tema: G. CHIERICI, *Per la tutela delle bellezze naturali della Campania*. Roma 1925.

Digitized by Google

da assicurare rapidissime comunicazioni; ed allora questa grande riserva di area fabbricabile in una zona naturalmente felicissima potrebbe essere ben presto fecondata, ed, invece di avere uno sviluppo stentato come ha ora, potrebbe rapidamente avviarsi a congiungersi con l'abitato di Bagnoli e con la regione termale di Agnano.

Ma ben più vasto campo, sebbene di non così immediato sfruttamento, è quello del magnifico altipiano, ridente e fertile, che si estende al di là delle colline che coronano Napoli. Ivi sono importanti paesi, come S. Pietro a Patierno, Miano, Secondi-

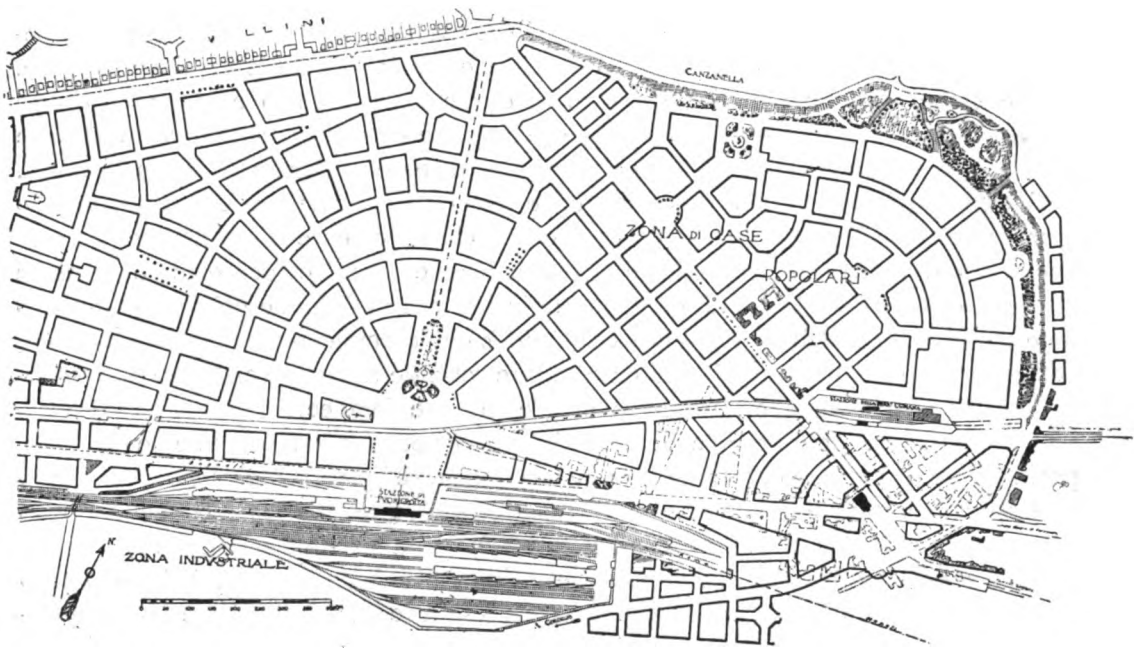


Fig. 143. — Napoli. Planimetria del nuovo quartiere di Fuorigrotta.

gliano, Casoria, Marano, Maranella, Arzano, Piscinula, ecc., che ora vivono di vita propria e che potrebbero, pur mantenendo in parte il carattere campestre, diventare nodi di concentrazione di una vivace attività edilizia propaggine della Metropoli. Condizione essenziale dovrebbe essere l'attivazione dei mezzi di comunicazione, ora incredibilmente deficienti: ampie vie ordinarie ad ampliamento od a radicale sostituzione delle esistenti, e tracciati di ferrovie foranee, sia che facciano capo ad un unico percorso a ghirlanda che salga da Poggioreale e, traversata la zona alta, ridiscenda a Fuorigrotta per la valle della Canzanella, sia che si suddividano ed abbiano percorsi radiali, di cui il principale potrebbe avviarsi nel vallone sotto Capodimonte e diramarsi.

Infine in questo grandioso sistema planetario dovrebbe entrare la zona della Marina, che formerebbe una città sola distesa da Torre del Greco a Pozzuoli, legata da un grande viale litoraneo e da comunicazioni ferroviarie lungo ed accanto ad esso, in modo da secondare lo sviluppo longitudinale che segue la linea del golfo, mentre le borgate satelliti della collina accentuerebbero la tendenza a risalire verso la campagna che già il Vomero, Capodimonte, Poggioreale, l'Arenella ci hanno dimostrato.

Digitized by Google

Le sistemazioni interne cittadine ed i mezzi di comunicazione che vi fanno capo, prima di aver scopo in sè stesse, dovrebbero facilitare tale così decisa tendenza esoterica tentacolare (in pieno contrasto con la formazione radiocentrica e lo sviluppo a macchia d'olio di tante città di pianura) con l'abolire ostacoli, stabilire una qualche continuità nei circuiti, assicurare il migliore innesto delle linee esterne.

Anzitutto le vie volte verso l'esterno: oltre a quelle già indicate sarebbe da rendere ampio e facile l'ingresso in Napoli della Via Reale di Portici da un lato, di quella di Capodimonte dall'altro, e costituire nel rione di *Mater Dei* una efficace succursale alla Via Salvator Rosa, proseguire ed ampliare la Via di Poggioreale, sfondare gli impedimenti che si oppongono al passaggio a destra ed a sinistra della Stazione centrale. Anche un nodo principale richiederebbe di essere men ristretto ed ingombro, cioè quello del Museo, a cui sempre più si innesteranno le comunicazioni provenienti dalle regioni alte, ed a cui fa capo l'ancora insufficientemente utilizzato stradone di Foria.

Una metropolitana sotterranea potrebbe a questo programma recare validissimo aiuto, poichè in uno sviluppo topografico così prevalentemente longitudinale una sola linea troverebbe le più adatte condizioni di funzionamento; ma evidentemente dovrebbe passare nel vivo della città, ad esempio per la Riviera di Chiaia e pel Corso Umberto (ove già l'ampiezza della via e la modernità degli edifici rendono men gravi le difficoltà dell'esecuzione nel sottosuolo), e dalla Stazione centrale avviarsi verso i Granili, collegandosi ai suoi estremi ed al centro con le ferrovie foranee.

Questo è dunque il problema essenzialissimo per Napoli: rompere le barriere, praticare aperture verso l'esterno e respirare. I provvedimenti interni hanno rispetto ad esso una portata secondaria: l'allargamento della Via di Chiaia, il congiungimento tra Piazza del Plebiscito e Corso Vittorio Emanuele, la sistemazione della zona della Dogana e del Mandracchio, la formazione di una succursale alla Via di Toledo sono appunto tra questi. Importante, ma subordinato, è il tema del diradamento nei quartieri centrali, che, pur mantenendoli nel loro ambiente, ne diminuisca la densità ed escluda l'abitazione nei « bassi » e migliori gradualmente le condizioni di vita; connessi con questo sono gli altri temi della sistemazione del rione della Carità, che per la sua centralissima ubicazione, per le condizioni scadenti e prive di carattere dell'abitato, può essere oggetto di un rinnovamento radicale ben limitato nello spazio (1); di quelle della zona intorno Castel Capuano e del quartiere degli Ospedali, ora malissimo collocato nel cuore di Napoli.

La suindicata Commissione per lo studio del Piano regolatore aveva nelle sue proposte per « la grande Napoli » previsto anche la possibilità di uno spostamento

(1) Questa sistemazione della zona della Carità, connessa col prolungamento di Via Sanfelice e con la nuova costruzione del palazzo delle Poste nell'area del convento di Monteoliveto, è ora in corso di esecuzione. Invero, nella graduazione per tempo non doveva avere essa il primo posto di contro a provvedimenti urgenti che consentissero di costruire su larga scala prima di distruggere. Ma sarà questa la sorte delle città finchè dureranno le leggi attuali che alle opere di sventramento creano talvolta una convenienza finanziaria artificiosa basata sui prezzi minimi concessi agli espropriati, e capovolgono i termini della utilità dei provvedimenti. Così al sottoscritto, tenacemente contrario a queste distruzioni fuori tempo, avviene di dover rilevare che dei propri progetti solo quelli si attuano, non per la logica intrinseca, ma per questa involuzione a cui contribuiscono il desiderio di fare qualcosa purchessia e la possibilità di attuazione con mezzi limitati... od almeno la illusione di tale possibilità.

Digitized by Google

verso levante della Stazione ferroviaria, da cui certo verrebbe un validissimo aiuto al decentramento con la utilizzazione di ampie aree in felicissima posizione. Ma per quanto l'esempio di Milano conforti, non è da dissimularsi quanto siffatti provvedimenti siano di difficile e costosa attuazione e come non sia da puntare su di essi altro che con una previsione di probabilità scarsa e lontana.

Ma anche senza tener conto di tale eventualità, il programma è di una vastità e di una responsabilità enormi e richiede soprattutto metodo nel graduare i provvedimenti e nel proporzionare i mezzi al fine; e le stesse difficoltà di cui si è in generale trattato a proposito delle borgate satelliti lo dimostrano. La politica urbanistica qui assume importanza essenziale ed il Piano regolatore inteso in senso geometrico passa in seconda linea. Ma il tema è certo il più grandioso che mai si sia presentato nelle città italiane.

Due altre grandi città, Genova e Bologna, possono in parte riaccostarsi l'una alle condizioni di Napoli, l'altra a quelle di Milano.

GENOVA. — Per Genova la somiglianza prima sta nelle condizioni naturali, chè la città è ancor più di Napoli stretta dalle colline addosso al suo porto e si sviluppa longitudinalmente nei tanti sobborghi distesi con continuità sulla marina. Diverse invece le condizioni relative all'elemento umano, ma ambedue sboccanti nell'indisciplina edilizia: a Napoli per la povertà della popolazione e per l'assoluta impreparazione del Municipio, a Genova per la ricchezza unita al senso commerciale individualistico.

Si è avuta così una singolarissima alternanza di opere magnifiche e di anarchia nello sviluppo urbanistico, di conservazione e di distruzione, di criterî di avanguardia e di altri arretrati di cinquant'anni. Da un lato, ad esempio, il grandioso viale del Lido d'Albaro e la recentissima, forse inutile, copertura del Bisagno, il taglio di « opera romana » del monte verso Sampierdarena, lo sviluppo geniale di Via XX Settembre, la sistemazione ferroviaria, i tunnels per le tramvie con cui le comunicazioni longitudinali sono nel tratto più arduo felicemente risolte (mentre son deficientissime nel resto); dall'altro lato la mancata soluzione delle comunicazioni tra Piazza Carlo Felice, improvvidamente chiusa, e la Marina, l'assenza di ogni criterio organico di Piano regolatore unitario e perfino di una distribuzione di zone; e problemi come quelli di Piazza Corvetto risolti senza valutarne le conseguenze; e case enormi che scalano il monte chiudendo visuali e distruggendo la configurazione stessa del terreno. Il sentimento di rispetto per il vecchio quartiere retrostante al porto, l'interessantissimo quartiere di Via Luccoli, di S. Matteo e dei Banchi, ove i sobrî commercianti genovesi hanno i loro « scagni » quasi come li avevano i loro avi nel Duecento, fa riscontro alla triste distruzione di tante antiche ville, alla inesorabile alterazione del paesaggio nella zona del Lido d'Albaro, ove enormi casamenti tutti uguali si sono addossati alle colline e si sono affacciati sul mare.

Queste forze disperse debbono essere portate ad unità concorde. A Napoli il problema è stato posto; a Genova, ove pure sono più vasti i mezzi, non ancora (1). Eppure

(1) È stato recentemente bandito, ed ha avuto mediocre esito, un concorso per la sistemazione della zona di Piccapietra e del prossimo quartiere posto intorno all'ospedale di Pammatone; ma esso ha continuato l'errore di considerare il Piano regolatore non nella sua unità, ma a singole parti mal coordinate.

Digitized by Google

esso presentasi straordinariamente arduo nei riguardi dell'avviamento verso l'avvenire, forse più per quello che il presente ha pregiudicato che per le gravissime difficoltà intrinseche date dalle condizioni naturali del luogo e dal carattere storico di una città che, intorno al suo porto, ha avuto una magnifica continuità di vita prospera ed attiva. Forse la soluzione non può essere unica, ma multipla; le comunicazioni longitudinali, che ne rappresentano l'essenzialissimo elemento, non possono immaginarsi incanalate in una linea sola, ma in diverse linee reciprocamente sussidiarie, rese efficienti dalla netta ripartizione del traffico e dalla sua disciplina; l'ampliamento del porto decisamente verso levante può togliere l'angustia che ora è tra la città e le banchine, sicchè il necessario sviluppo dell'abitato e quello dei magazzini e degli impianti portuali ora si neutralizzano come forze contrarie, ed allora maggior spazio potranno trovare le vie sul mare e ravvivarsi di giardini e richiamare la vita cittadina, ed assumere continuità prolungandosi ampie anche nel tratto sotto la collina di Carignano e la foce del Bisagno; ed un ben studiato regolamento potrà graduare i tipi fabbricativi, intensificando gli uni ed abbandonando il vecchio tipo della casa cubica isolata, ma adottando per altri i sistemi dei villini, delle palazzine, delle casette a schiera, adatti per le zone collinose; ed un oculato e paziente lavoro di diradamento potrà portare aria e luce nei vecchi quartieri senza mutarne il carattere; ed un piano regolatore paesistico potrà completare quello edilizio, salvando i gruppi di vegetazione, le ville, le grandi linee dell'ossatura naturale, cioè le quinte delle magnifiche scene, le gemme della bellezza insigne della riviera (1).

Bologna. — A Bologna lo schema è tipicamente radiocentrico. Molto minori che per Milano sono le difficoltà nei riguardi di una intensità di vita progressiva, che, ove urgono grandi traffici, supera presto i problemi che oggi sono attuali; maggiori invece per l'importanza monumentale, pel carattere architettonico diffuso in tutta la vecchia città.

Bologna ha un Piano regolatore ufficiale d'ampliamento, che purtroppo ha riconvalidato nel 1929, quando, dopo 40 anni dalla sua prima approvazione, ne era giunta la scadenza, quasi che intanto tutta una nuova scienza ed una nuova tecnica non si fossero avanzate. Unico elemento felice di quel Piano era quello dei viali esteriori, che incanalano il traffico di passaggio, specialmente della Via Emilia e della strada di Ferrara, e lo congiungono con la Stazione ferroviaria; ma nei riguardi del tracciato e della funzione dei nuovi quartieri non può darsi una concezione più piatta ed aridamente geometrica, mancante, non che di senso d'Arte, anche di ogni avviamento urbanistico. E non sembra che sia eccessivamente difficile sostituirvi qualcosa di più vivo e di più determinato.

L'esistenza delle colline a Sud, oltre a dare bellezza e movimento al paesaggio, rappresenta un arresto da quel lato della grande fabbricazione. La Stazione al Nord tende invero a favorirla, ma il modo infelice con cui questa è stata collegata con la città è bastato a renderla stentata e ad attribuire alla rispondente zona il carattere, che ormai è difficile toglierle, di quartiere industriale ed operaio. Rimangono le regioni

(1) Per la zona d'Albaro il Piano regolatore paesistico è allo studio da parte della R. Sovraintendenza ai monumenti; è da augurarsi che non lo ignorino nè il Municipio, nè i privati.

Digitized by Google

ad Est e ad Ovest; e sembrerebbe opportuno favorire l'intensificazione nella prima, non nella seconda, secondando quella che appare già la tendenza spontanea, e determinando quella lenta attrazione verso una ben definita zona esterna di cui abbiamo altra volta dimostrata l'utilità, specialmente nelle città di tipo radiocentrico. All'Ovest quindi parchi, campi sportivi, magazzini, ospizi, quartieri di villini, ad Est quartieri intensivi con pubblici edifici che li ravvivino; e forse la Via Irnerio prolungata ne potrebbe essere il nuovo Corso.

Nell'interno della città il mirabile carattere è stato per molto tempo salvato da una nobile tradizione di cultura e d'Arte, che è stata impersonata dalla bella e pensosa figura di Alfonso Rubbiani, difensore, ma anche animatore, dell'antica bellezza. Poi l'infelice squarcio di Via Rizzoli è venuto a far breccia, suscitando problemi nuovi di comunicazioni, di ambiente edilizio, di architettura, anzichè risolverli; ed ha mostrato come le forze della volgarità imprevidente fossero maggiori di quelle della ragione e dell'Arte.

Ormai le linee principali della sistemazione interna che si impongono sono quelle dell'allargamento di Via Ugo Bassi, sì che la Via Rizzoli abbia una logica continuazione, e del collegamento dei due poli di tale decumano con la Stazione: il polo di Piazza Malpighi mediante il prolungamento di Via Carlo Alberto e l'allargamento di Via delle Casse, quello di Piazza Ravegnana mediante una via sinuosa, che toccando il palazzo Bentivoglio, si immetta nella Via Repubblicana e s'innesti così su Via dell'Indipendenza. Ne risulterebbe così racchiusa la vecchia città in una figura a forcipe, partente dalla Piazza della Stazione, che occorrerebbe nuovamente formare in luogo dell'attuale ingresso alla città, assurdo perchè incerto nella disposizione degli spazi e delle traiettorie, brutto perchè assurdo. Del resto, l'allargamento di Via d'Azeglio o di Via Val d'Aposa e l'eventuale formazione ivi di una piazza di non grandi dimensioni potranno contribuire a costituire un centro meridionale sussidiario alla Piazza Vittorio Emanuele; e non è da escludere che un paziente studio riesca a disporre secondo il tracciato delle antiche mura una via che possa in tutto od in parte completare l'anello già accennato in Via Farini ed in Via Barberia.

Ma oltre a queste, nessuna via nuova e nessun provvedimento di tagli, a meno che non trattisi di ritocchi, di piccoli tronchi, di liberazione di vie esistenti da strettoie, di diradamenti locali. Il sistema del doppio ventaglio è di per sè stesso troppo perfetto, troppo aderente ad un ordine di condizioni, perchè sia possibile alterarlo utilmente, se non intrecciandovi le poche arterie, testè indicate, di un altro sistema, quasi indipendente, di deviazione del movimento affluente nel primo.

Di Venezia e di Firenze si può affermare paradossalmente che ben poco v'è da dire e da fare appunto per la loro immensa importanza d'Arte che in esse supera di gran lunga ogni altra ragione, ma anche per il loro carattere scarsamente progressivo, in Venezia reso tale dalla provvidenziale costituzione del porto di terraferma, che ha richiamato e localizzato lo sviluppo industriale.

VENEZIA. — Venezia specialmente è tutto un monumento, per cui deve vigere assoluta la formula del *noli me tangere*. La fabbricazione nella Sacca di S. Elena di case economiche, nel suo complesso non male ideata, e quella al Lido della banalissima città dei bagni hanno occupato quasi tutte le riserve insulari, sicchè oltre al trasferirsi

Digitized by Google

a Marghera, non resta per l'ampliamento che il discreto intensificare di alcuna delle isole scarsamente popolate.

Ma la città in sè dovrà rimanere quello che è; potrà il suo abitato essere oggetto di discreti diradamenti e qualche ritocco potrà essere apportato nei canali per aumentarne l'efficienza, ma nulla deve essere mutato del carattere edilizio, mirabile nei piccoli aggruppamenti come nelle espressioni monumentali, e nel regime delle comunicazioni, affidate quasi soltanto alle vie d'acqua (1). Se si riaffacciasse l'insano programma di alcune diecine d'anni fa, che tendeva ad interrare i rii ed a far penetrare dalla stazione nuove arterie nel cuore dell'abitato (2), Venezia, coi quartieri sventrati ed i campieli percorsi dalle automobili, non sarebbe più nulla: non la città unica al mondo, oasi di pace e di bellezza, in cui i ricordi gloriosi hanno assunto forma d'Arte, e neanche una città moderna di commerci e di vita intensa, a cui le stesse condizioni naturali la rendono inadatta; ed il suo stato economico (che in questi anni è solo momentaneamente depresso per la crisi del turismo internazionale) diverrebbe definitivamente disastroso aggiungendo il danno alla vergogna.

Sotto questi punti di vista vanno pertanto veduti i problemi delle comunicazioni per acqua e per terra. Queste, facenti capo al nuovo ponte, dovranno arrestarsi a stazioni, a rimesse di automobili, a magazzini posti nella zona anteriore, senza penetrare nelle vie interne; ed il recentissimo progetto dell'Amministrazione comunale, che intende collocare tale punto di arrivo nella zona tra il rio di S. Andrea ed il giardino Papadopoli, appare sotto tale riguardo felicemente studiato; purchè tuttavia la zona occupabile si estenda per modo da prevedere ogni ragionevole ampliamento degli impianti, sia per mantenere anche nell'avvenire l'interdizione a prosecuzioni verso l'interno, sia per evitare pericoli di sviluppi in altezza, inopportuni nel panorama della laguna e della città.

Quanto alle comunicazioni d'acqua occorre anche per esse stabilire il concetto della suddivisione nettissima del traffico, togliendo dal Canal Grande e dai piccoli canali interni ogni viabilità acquea di attraversamento non necessario. Pur rinnovando i mezzi antiquati dei vaporini, occorre ricordare che le comunicazioni assai rapide non sono adatte ai detti canali, sia per il tracciato sinuoso, sia per la incompatibilità coi mezzi tradizionali di trasporto quali le gondole e le maone, sia pei danni alla stabilità delle fabbriche recati dalle oscillazioni ripercosse alle palificate fondali e dalle alternanze di bagnato e di asciutto prodotte su di queste.

Tema essenzialissimo pertanto, ora che il punto d'arrivo del movimento esterno sempre più si polarizza all'inizio occidentale del Canal Grande, è quello di favorire comunicazioni rapidissime per vie d'arroccamento esterne al Canal Grande stesso ed agli altri rii interni; le quali comunicazioni si avviino verso la Riva degli Schiavoni, l'Arsenale, il Lido, le isole minori. Appare a tal uopo soluzione non solo opportuna,

---

(1) È Venezia una delle poche città in cui nulla finora sia stato seriamente compromesso. Non grandi danni ha prodotto il Piano regolatore elaborato nel 1891. I problemi essenziali cominciano ora.

(2) Siffatte gravi minaccie presenterebbe, ad esempio, il recente progetto del cosidetto gruppo U.R.B.A. Vedi *Piano regolatore*, ecc. *Estratto dello studio per la sistemazione dell'arrivo del ponte a Venezia*, ecc., Venezia 1931.

Digitized by Google

ma univocamente necessaria, quella, recentemente proposta in un progetto del Gruppo degli Urbanisti di Venezia (1), di utilizzare il Canale della Giudecca congiunto col detto punto d'arrivo mediante un ampio canale, che in parte seguirebbe la Scomenzera ed il Rio di S. Maria Maggiore e questo prolungherebbe attraverso alcuni dei minori magazzini del Porto franco.

Alla stregua di questi principî dovrebbero considerarsi i varî progetti di nuove vie d'acqua che in questi tempi hanno suscitato così vive polemiche, ed in particolare quello di una congiungente tra la Stazione ed il Canal Grande alla Cà Foscari tale da formare una corda del grande arco. Grave pericolo rappresentava tale progetto nella forma in cui era stato presentato nello scorso anno, che sotto il nome modesto di Rio piccolo nascondeva una via d'acqua di grande comunicazione, e ritornava quindi all'errore di portare il grande movimento della zona interna, contraddicendo così alla norma essenziale della separazione dei traffici; accettabilissimo invece è il recente progetto comunale che utilizza, senza allargarlo, il Rio di Cà Foscari (sufficiente perchè due gondole o due motoscafi si scambino) e prosegue nell'interno con un felice tracciato che in parte utilizza vie di acqua esistenti, in parte le congiunge traversando zone occupate da orti e da piccole insignificanti costruzioni. Rientra tale opera in quelle spicciole provvidenze di miglioramenti e di ritocchi, che non intendono sovvertire il regime edilizio e cinematico della città, e che sono da favorire senza riserva.

Le sole avvertenze da seguire in questo ed in simili casi debbono consistere nell'evitare le insidie della speculazione, che certo vorrà fiancheggiare il nuovo canale con casamenti massicci ed inevitabilmente volgari, che altererebbero rovinosamente l'aspetto della zona, poichè nessuna norma e nessun divieto saprebbe renderli armonici con la edilizia veneziana, viva e pittoresca pur nelle casupole. Un recente voto del Consiglio superiore delle Belle Arti sull'argomento ha stabilito che non solo siano mantenuti i gruppi di vegetazione esistenti, ma che il tipo principale della sistemazione ai margini delle fondamenta del nuovo tratto di canale sia a giardini, entro cui siano ammesse solo alcune costruzioni o gruppi di costruzioni di altezze non superiori ai tre piani, i cui progetti siano volta a volta autorizzati dalla R. Sovraintendenza ai monumenti del Veneto. Troppo importante è la conservazione dell'ambiente di Venezia perchè non debbano richiedersi tali garanzie.

FIRENZE. — Per Firenze il periodo critico è stato quello in cui dal 1865 al 1870 è divenuta capitale d'Italia, ed ha avuto, impreparatissima, uno sviluppo, che, secondo lo stile del tempo, ha prodotto danni non lievi: l'abbattimento della terza cerchia di mura, l'allargamento di talune vie come la via Calzaiuoli, la distruzione dei quartieri centrali del Ghetto e del Mercato vecchio pieni di edifici monumentali e di carattere ambientale (2). Le opere nuove introdotte od aggiunte furono talune felici, come i viali esteriori, il Viale dei Colli ed in generale le sistemazioni immaginate dal Poggi,

(1) Cfr. GRUPPO DEGLI URBANISTI DI VENEZIA, *Relazione al Piano regolatore di ritocco e di ampliamento della città di Venezia*, Venezia 1931.

(2) Sull'aspetto di Firenze prima della trasformazione, vedi C. RICCI, *Cento vedute di Firenze antica*, Firenze 1906. Da tale raccolta è tratta la fig. 122 rappresentante la Piazza de' Peruzzi ora distrutta.

Digitized by Google

uno dei pochi urbanisti di senso d'Arte e di larga veduta di quel tempo (1), disgraziate altre come la banale Piazza Vittorio Emanuele; nè con questo si ottenne una città moderna, perchè le vie e le piazze rimasero per tracciato inadatte al movimento intenso, specialmente quando vi si introdussero le tramvie, contaminando col loro stridore gli ambienti della Piazza del Duomo e di Piazza della Signoria.

Fortunatamente l'Architettura ha quasi dapertutto sanato o diminuito le colpe artistiche dell'Edilizia, in quanto nei quartieri nuovi o nel rimarginamento dei tagli praticati nella vecchia città ha mantenuto — lodevole esempio quasi unico in Italia — un carattere sobrio e sereno, che è aderente alla tradizione ma che può dirsi modernissimo pel senso di semplicità e di dominio delle pareti liscie, senza la effimera sovrapposizione d'ornati; e le ragioni dell'ambiente, come già altrove si è accennato, non sono state di troppo manomesse.

Ma anche più fortunatamente pei destini d'Italia e per Firenze, il « soggiorno » della capitale non ha durato molto, e la città ha potuto distendersi nella sua vita pacifica, non solo senza ulteriori danni alla zona sacra, ma anche senza distruggere ville, senza lanciare nuclei fabbricativi nelle belle convalli « popolate di case e di uliveti ». Così è avvenuto per Firenze che almeno i dintorni son rimasti, più che in qualunque altra città, nel loro aspetto campestre mirabilmente. Le pendici di Fiesole e di Settignano e quelle che dal viale dei Colli si estendono fin sopra Arcetri nulla hanno perduto della loro verde bellezza, ravvivata da una fabbricazione di ville felicemente innestata alla fabbricazione.

Le principali propaggini esterne sono state quelle di un centro industriale nella regione Nord, di quartieri di casette a schiera, invero alquanto meschini, prevalentemente nella regione di levante. Lente e pacifiche comunicazioni tramviarie collegano queste zone, con un ritmo rispondente alla vita non troppo intensa della città.

Ora non mancano a Firenze notevoli problemi urbanistici, nè il sottoscritto saprebbe definirli tutti; ma il grande decentramento prodottosi nella fabbricazione nuova, a differenza della enorme intensità che soffoca tante altre città, fa sì che essi non siano di estrema gravità.

Urge anzitutto un regolare coordinamento del piano regionale, chè le strade esterne di comunicazione coi tanti popolosi centri prossimi o lontani mal s'innestano alla città, ed invece di far capo a nodi di rifornimento e di traffico alla periferia, son costretti all'attraversamento, sconvolgendo tutto il regime delle comunicazioni. È, ad esempio, indispensabile un raccordo della Via Pisana con la corona dei viali esterni più diretto ed agevole di quello che sia ora l'attuale ponte sospeso.

Anche i raccordi che fanno capo alla Stazione centrale dovrebbero essere oggetto di studio, fatto con ampio criterio d'avviamento, non secondo quello ristretto d'adattamento che invero sembra prevalga: e sono i raccordi con Piazza dell'Unità e con Piazza di S. Maria Novella, cioè verso la parte centrale di Firenze, quelli col Viale Filippo Strozzi e per esso con la cintura dei viali, quelli infine ad Est con la zona immediatamente a valle del corso urbano dell'Arno.

(1) Cfr. G. Poggi, *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze*, Firenze 1882.

Digitized by Google

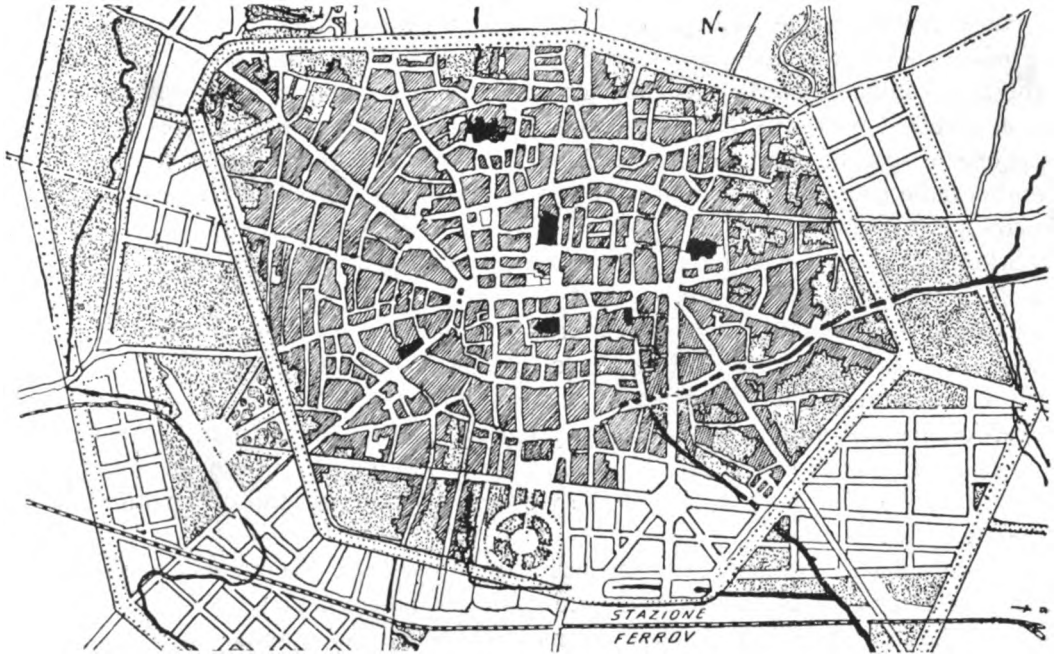


Fig. 144. — Bologna. Pianta della città e del suo ampliamento.

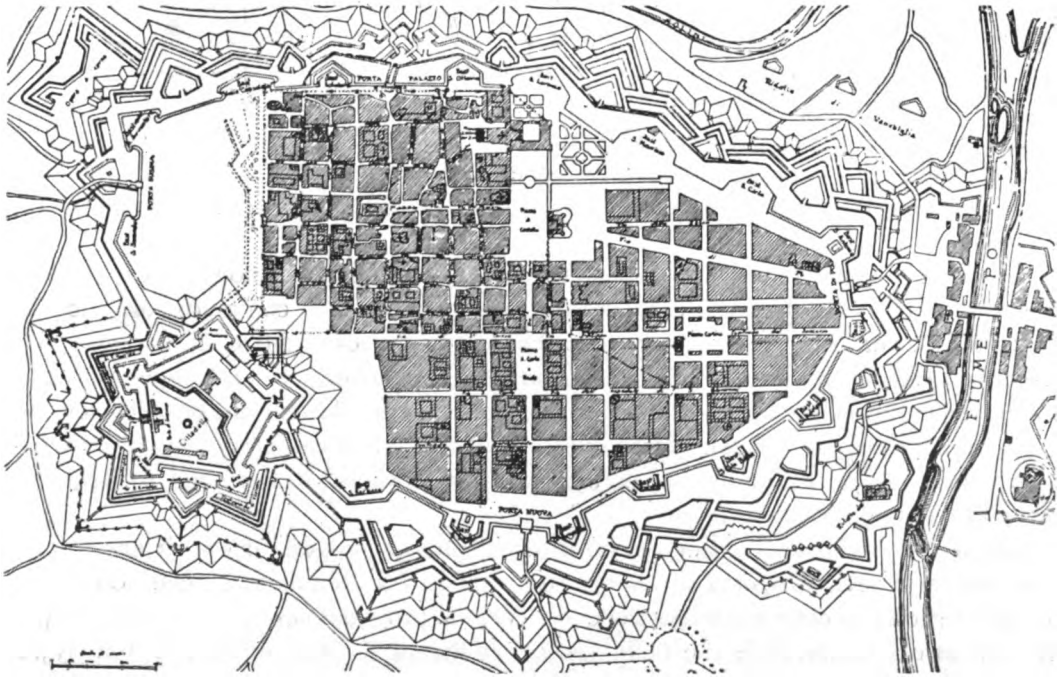


Fig. 145. — Torino. Pianta nel 1706.

Digitized by Google

Poi interverranno le sistemazioni locali, tra cui le più notevoli quelle del rione di S. Frediano o del rione di Santa Croce, da attuarsi diradando, non mescolando la grande viabilità col miglioramento spicciolo, introducendo il minimo di fabbricazione nuova, non alterando l'ambiente. Ed anche interverranno le sistemazioni dei mezzi di comunicazione, e sarebbe davvero desiderabile che per esse tutta la parte centrale fosse sgombra dalle tramvie, da sostituirsi, come si è fatto per Roma, coi servizi di autobus. Ma con questo si esce dai vasti criterî del generale assetto cittadino e si entra in quelli, importantissimi anch'essi ma di altro ordine, relativi ai problemi circoscritti nelle singole zone o nelle singole vie.

TORINO. — Torino ha, unica tra le città italiane, il tipico rigido schema edilizio a scacchiera esteso per tutto l'abitato; e lo schema a scacchiera, se presenta numerosi e gravi inconvenienti, ha sul sistema radiocentrico il vantaggio di far sentire meno il congestionamento dato dall'incremento progressivo. D'altra parte la santa megalomania dei principi di casa Savoia, presaghi dei destini dell'Italia e della dinastia, ha « tagliato in grande » la città, dando alle vie larghezze inusate, tali da risultare adatte al movimento moderno.

Nell'ordine delle soluzioni di regolarità e di euritmia monumentale gli esempi della Piazza S. Carlo, della Via Po avente in asse il tempio della Gran Madre di Dio, i corsi amplissimi, presentano effetti veramente notevoli per grandiosità; e dà vita ai fondi dei viali la bellezza paesistica della sponda destra del Po, che è grande merito dei torinesi di aver serbato quasi intatta.

In compenso tutto il nuovo sviluppo, che ha per sua legge il Piano regolatore del 1908, è ispirato — caso purtroppo frequente — ad una vera inerzia intellettuale: vie rettilinee prolungate all'infinito, senza o quasi, una gerarchia tra loro, ordinariamente troppo larghe e quindi rimaste spesso quasi deserte, mal sistemate, perchè i mezzi del Comune non giungevano più a tanta spesa; assoluta assenza di una zonizzazione e di un regolamento edilizio meno che embrionale; straordinaria estensione data al piano, coi vantaggi della previsione degli allineamenti, ma cogli svantaggi del perpetuarsi del sistema geometrico adottato e della fabbricazione stanca, povera, non compatta.

In questo schema rigido, in questa cristallizzazione cittadina non manca tuttavia la possibilità di ritocchi edilizi, che aprano tronchi obliqui, e di comunicazioni che stabiliscano una vera e propria rete radiale; come non manca il modo di dar vita allo scheletro recando un ritmo nella formazione dei quartieri, valorizzando ambienti architettonici, opportunamente spostando ed aggruppando le sedi dei pubblici servizi.

Non sarei io al caso di specificare queste proposte, altro che attraverso un interessante e persuasivo studio di due egregi architetti torinesi, il Betta ed il Melis, da non molto tempo pubblicato (1).

Solo nei riguardi della sistemazione interna, può aggiungersi che è di quest'anno l'approvazione della proposta di allargamento della Via Roma, una delle non molte vie architettonicamente caratteristiche di Torino, provvedimento di dubbia utilità per la strettoia immutabile che nello sbocco su Piazza S. Carlo offrono le due chiese

(1) Cfr. P. BETTA e A. MELIS, *Torino qual'è e quale sarà*, Torino 1927.

Digitized by Google

di S. Carlo e di S. Cristina. E v'è da domandarsi se valesse la spesa, il turbamento di interessi, i pericoli per l'estetica cittadina. Non poteva farsi di Via Roma una via di passeggio togliendone il traffico dei veicoli ed incanalandolo per le due vie parallele immediatamente contigue? (1).

BARI. — Un cenno merita anche Bari, la città del Mezzogiorno che è ora in uno straordinario risveglio di energie, in un eccezionale incremento demografico.

Come si è altrove accennato, Bari offre un singolarissimo fenomeno di sviluppo urbanistico, quello cioè di due città diversissime di tipo e di schema tra loro addossate, ma rimaste indipendenti. La vecchia città, quasi in una penisola, mantiene il suo tracciato medioevale anche nei rifacimenti dei secoli più recenti, ed ha l'abitato di piccole unità che si affaccia nelle vie piccole e tortuose cavalcate dai sottoportici, e racchiude gelosamente i suoi due grandi monumenti religiosi, la basilica di S. Nicola e la Cattedrale. Un grande viale rettilineo chiude a Nord la vecchia Bari, e da esso comincia la città del periodo di Gioachino Murat, dalle vie rettilinee che ricordano Torino e dagli ampi isolati regolari; i tempi recenti non hanno fatto che prolungare le linee ed estendere la fabbricazione, con risultati non certo felici là dove questa rigida tessitura giunge alla riva del mare, e le case terminano a denti di sega sui viali obliqui, e spesso sono nel fondo disposti edifici che chiudono le visuali dei rettifili verso il mare.

Una serie di opportune sistemazioni in questi ultimi anni, appena le Puglie hanno ricominciato a germogliare sotto l'apporto dell'acqua del grande acquedotto, ha migliorato assai tali condizioni col disporre giardini all'intorno, addolcendo in questa fascia verde i bruschi innesti edilizi.

Un pericolo grave si è presentato recentemente in questo nuovo fervore edilizio. Riprendendo un vecchio progetto dell'Ing. Veccia, l'Amministrazione comunale ha pensato a prolungare entro Bari vecchia le vie rettilinee della città nuova per « risanare l'ambiente » e per « valorizzare i monumenti » che così sarebbero riusciti congiunti tra loro ed isolati su vasti spazi; il qual progetto, tolti gli eufemismi, voleva dire distruzione completa e sostituzione di case nuove enormi intorno alle due grandi basiliche ed al Castello.

Ma con una savia e cosciente arrendevolezza, l'Amministrazione comunale (di cui è in certo modo patrono il ministro Di Crollalanza a cui si deve il rinnovamento della città) ha accolto l'opera persuasiva del Consiglio superiore delle Antichità e delle Belle Arti ed ha sostituito al progetto vandalico uno che interamente rispetta il carattere vario e pittoresco, inimitabile, impresso dai secoli all'abitato. Una nuova via attraversa longitudinalmente il quartiere (ed il sottoscritto l'avrebbe volentieri evitata sostituendola con la strada lungo la Marina avente ai lati i principali monumenti) ma segue col suo andamento irregolare e spezzato lo schema edilizio, e giunge in prossimità delle due grandi basiliche mantenendo l'effetto di imprevisto alle visuali, di

(1) Un dato interessante relativo a questa sistemazione è quello della istituzione, fatta dall'apposita legge che approva il piano, dei consorzi dei proprietari degli isolati per intraprendere la ricostruzione dei loro stabili tagliati. Invero i risultati finora non sono stati molto favorevoli; ma non è da sperare che una istituzione nuova possa, alla prima, senza il controllo della esperienza, fare prova felice.

Digitized by Google

raccolto all'ambiente; ed il diradamento edilizio si svolge in sistemazioni spicciole, creando larghi sulle vie e cortili tra le case, ma nulla alterando e recando un minimo di costruzione nuova (1). Così Bari offrirà, con quest'opera e con le provvidenze legislative che l'accompagneranno con concetti ed istituti nuovi, un modello dell'applicazione dei razionali criteri urbanistici nelle città storiche.

È da sperare ora che la stessa elevatezza di pensiero si volga alla nuova redazione integrale del piano regolatore d'ampliamento ancora vigente, che, nelle vie mancanti di ritmo e di chiara suddivisione funzionale, nei quartieri disposti senza alcuna norma di riparto in zone, nella assenza di ogni distribuzione di edifici pubblici e d'impianti è la negazione di quello che dovrebbe essere un piano regolatore moderno, adatto per una città rapidamente progressiva (2).

PADOVA. — L'esempio positivo di Bari fa apparire, per contrasto, più grave quello negativo di Padova, che ha rappresentato una delle maggiori sconfitte della logica edilizia, delle ragioni dell'Arte e di quelle di una sana economia.

Intorno al 1921 l'Amministrazione comunale padovana volle il suo piano regolatore, e lo intese solo secondo il vecchio e vieto sistema dello sventramento fatto alla cieca dei suoi quartieri centrali, e lo redasse in diretta collaborazione con la società industriale che ne avrebbe assunto l'impresa. Al parere nettamente contrario del Consiglio superiore delle Belle Arti, chiamato per le disposizioni di legge ad esprimere il suo voto, rispose immediatamente un R. Decreto, ottenuto dall'Amministrazione stessa, di piena approvazione del piano. Così una questione così vasta e colma di responsabilità, che coinvolgeva il passato e l'avvenire d'una nobile città italiana, veniva senza altro superata scavalcando le leggi ed i pareri dei competenti.

Ben è vero che il decreto di approvazione stabiliva che fosse richiesto il consenso del Ministero dell'Istruzione per quanto poteva riguardare i singoli edifici monumentali. Siamo con questo nella vecchia concezione che il carattere d'Arte d'una città risieda in quei pochi monumenti regolarmente elencati di una città e non piuttosto nello schema topografico, nell'ambiente architettonico, nei valori folkloristici. Padova nella zona interna, ove si tolgano i monumenti di Piazza dell'Erbe e dei Frutti, di Piazza dell'Unità e di Via Dante che in qualche modo racchiudono i quartieri di S. Lucia e del Ghetto, su cui ha imperversato il piano regolatore, non ha gran che di tali opere (il palazzo di Ezzelino, la chiesa di S. Lucia, l'oratorio di S. Rocco, le stalle del Capitanio), ma aveva invece intensissimo questo carattere di monumento edilizio collettivo nell'aggruppamento delle case minori, in tanti elementi di portici, di balconi, di edicole.

L'azione disperata dei difensori ha cercato, per quanto ha potuto, di valersi di quei pochi capisaldi per negoziare la conservazione di qualche gruppo caratteristico, il miglioramento dei balordi tracciati edilizi che si intendevano sostituire agli antichi; e qualcosa invero ha ottenuto, ed ha dovuto contentarsene ed approvare una ristretta parte dei provvedimenti proposti, riscattando così le zone più interessanti del quar-

(1) Il progetto è stato felicemente redatto dall'arch. Petrucci. La fig. 168 ne riproduce la planimetria e le figure 169 e 170 alcune vedute d'interne sistemazioni in prossimità della Cattedrale.

(2) Sul vecchio Piano regolatore della città vedi COMUNE DI BARI, *Relazione sommaria sul piano regolatore edilizio*, ecc., Bari 1892.

Digitized by Google

tiere del Ghetto; ma non poteva risalire alla fonte del male, cioè al modo errato e subdolo con cui la sistemazione era stata ideata ed imposta. Nè i suggerimenti che da ogni lato (1) si è cercato di fornire per dimostrare l'assurdo della soluzione, ispirata ad un provincialismo in ritardo, hanno potuto vincere la tenacia, la ripicca, gli interessi.

Le conseguenze sono state disastrose più di quanto potesse immaginarsi; e sarebbe quasi da esserne lieti come esempio tragico a memoria ed a monito, se non ne andasse compromesso il regime edilizio ed il carattere di bellezza di una nobile città italiana. La mirabolante operazione si è risolta in un pessimo affare; e la zona dell'ex quartiere di S. Lucia è rimasta demolita, come se vi fosse passato il terremoto, senza che, per l'alto costo delle aree, le ricostruzioni risultassero possibili. Quelle poche che stentatamente sono sorte rappresentano il maggiore oltraggio al carattere di tutto l'ambiente.

Eppure per Padova il problema urbanistico è relativamente facile se si segua, non una concezione ormai arretrata di trent'anni, ma quella più sana dettata dalla scienza e dalla esperienza, e si avvii l'incremento della città verso levante secondando l'andamento spontaneo, in quartieri nuovi a cui da Piazza Garibaldi sarebbe agevole dare ampio e rapido accesso. Questo infatti ha studiato, in un bel progetto donato al Comune di Padova, il giovane gruppo degli Urbanisti romani (2). Riformando completamente il Piano d'ampliamento esistente, del quale è inutile parlare perchè non è altro che un Piano di lottizzazione a scacchiera senza altre pretese, il progetto suppone di spostare ad Est della stazione la zona industriale ed i mercati generali, nelle regioni a destra degli Eremitani e del Santo i nuovi quartieri residenziali; e congiunge le comunicazioni esterne in un vero piano regionale e le interne in una ben distribuita rete; e contempla una sola arteria nuova di attraversamento diretta da Est ad Ovest, che lambisce il quartiere di S. Lucia; e propone una sistemazione delle zone interne, sgombre dalla grande viabilità basata sul diradamento.

Quando il deserto ora formatosi sarà, bene o male, colmato ed i tristi lutti edilizi saranno dimenticati, sarà questo il programma che occorrerà riprendere.

Città terremotate. — Non meno dolorose sono state le esperienze di questi ultimi vent'anni nelle ricostruzioni di città dopo le tristi vicende che si sono rapidamente succedute di terremoti distruttori: Messina, Reggio, Avezzano tra le maggiori, i tanti paesi della Calabria, dell'Abruzzo, del Vulture tra le minori.

Si noti che la inquadratura giuridica e tecnica della grande opera ricostruttrice è stata nel suo insieme elevata e provvida. Il « Testo unico delle Leggi emanate in conseguenza del terremoto del 1908 », le « Norme tecniche obbligatorie per le ricostruzioni zioni, ecc. » nei Comuni colpiti dal terremoto del 1908 o da quello del 1915, documentano una saviezza ed una equità, che fanno onore al nostro paese.

Dal punto di vista tecnico in particolare le condizioni che si sono richieste per la nuova fabbricazione, se pure in alcuni punti soverchiamente teoriche e di non facile applicazione, rappresentano uno studio serio e profondo, ben rispondente al suo scopo

(1) Oltre alle relazioni suindicate del sottoscritto e del Prof. Pogliaghi, si ebbe un'altra, assai precisa e documentata, del Prof. Donghi della R. Scuola d'Ingegneria di Padova, e voti e proteste d'ogni parte d'Italia.

(2) Cfr. GRUPPO DEGLI URBANISTI ROMANI, *Relazione al Piano regolatore e di ampliamento della città di Padova* (*Architettura ed Arti decorative*, settembre-ottobre 1927).

Digitized by Google

di « profilassi sismica », che può dirsi quello di rendere resistente la casa contro i movimenti tellurici, così frequenti nel nostro suolo troppo giovane, di fare ampia e sicura la via, apprestando così le più valide difese affinchè in questa lotta contro la Natura possa l'ingegno umano « infrangere anco alla morte il telo ».

Ma quando si è voluto passare alla concreta opera urbanistica, la incompetenza è tornata sovrana; ed al posto della città e dei paesi che, simili ad individui viventi, avevano la propria fisonomia, il proprio carattere, la propria profonda ragione materiale ed etnica di esistere, ecco il tracciato delle vie reticolari tutte uguali, degli isolati tutti uguali, la volgarità degli aggruppamenti geometrici che per la mancanza di ogni ripartizione e di ogni ritmo sono ugualmente privi di rispondenza allo scopo utile e di senso di bellezza, senza alcun adattamento alle condizioni altimetriche e planimetriche naturali (a Messina i rettifili salgono a scale la collina, ovvero intersecano obliquamente la « falce » che è l'elemento essenziale della forma del golfo e che ha dato nome alla città). Unica concezione felice quella della grande passeggiata sulla Marina di Reggio.

Eppure la totale distruzione toglieva ogni vincolo e lasciava campo libero al pensiero nuovo. Le condizioni d'igiene e di viabilità erano quasi implicitamente risolte con le grandi sezioni stradali e la piccola mole degli edifici, sicchè lo studio poteva volgersi ai temi, da un lato della distribuzione di vie e di quartieri, dall'altro alla conformazione edilizia degli edifici associati negli isolati, sì da neutralizzare con le disposizioni a rientranze e sporgenze, con le linee curve associate alle rette, con le piazze ed i giardini quel senso di monotono e di sproporzionato insito nel nuovo sistema. Ma nulla di tutto questo si è fatto per una impreparazione profonda; e si è perduta la migliore battaglia della edilizia moderna (1).

Accanto a tanti guai, gli ultimi anni hanno invece veduto manifestarsi una sana e vigorosa ripresa urbanistica, non solo limitata a studiosi, a tecnici, ad artisti, ma affiorante nelle iniziative delle Amministrazioni comunali, ed in particolare nei recenti pubblici concorsi banditi pei progetti di Piani regolatori.

Di due recentissimi si può qui dar cenno, relativi a due città non vaste, Cagliari e Pisa, importantissime l'una pel carattere progressivo, l'altra per l'interesse altissimo di Arte e di storia.

CAGLIARI. — Singolare è la posizione di Cagliari col suo vecchio quartiere del Castello isolato sul colle alto e dirupato, col quartiere della Marina che ne discende fino al porto e che è lateralmente limitato da due grandi e ripide vie trasversali, col nuovo terreno acquistato al mare nella bonifica degli stagni di Bonaria e di S. Gilla, colla bella corona verde di viale e di giardini sulle colline. Le linee del suo sviluppo sono ben fissate dalla natura e dalla storia, ma è grande merito dell'Amministrazione comunale di averle

(1) Cfr. G. GIOVANNONI, *Per la ricostruzione di città e di borgate italiane distrutte* (*Nuova Antologia*, marzo 1917).

Le ricostruzioni nei paesi rovinati dalla guerra si sono svolte meno infelicemente, anche perchè, a differenza del terremoto, le bombe, gli incendi, le mine distruggono le soprastrutture, ma non le basi dell'edificio, e la persistenza del piano si manifesta così nella fabbricazione nuova; nè le formule delle costruzioni asismiche impongono uguaglianze di altezze e di tipi.

Digitized by Google

chiaramente vedute, sicuramente orientando il programma del concorso: nella regione ad Ovest ed a Nord-Ovest della città, cioè tra lo stagno di S. Gilla ed il viale di S. Arendrace ed oltre il colle Is Mirrionis, dovranno stabilirsi la zona industriale ed il porto franco; i due maggiori quartieri dell'ampliamento saranno quelli di Est, sotto al colle di Bonaria e di Nord-Est nella grande zona valliva adiacente al quartiere di Villanova, cioè posta tra la città esistente ed il colle detto Monte Urpino, destinato a diventare pubblico parco. Nell'interno della città ne vengono determinati di conseguenza provvedimenti di non grande portata per sussidiare la via Mannu, migliorare le condizioni del quartiere della Marina, facilitare l'accesso al Castello e dare la massima efficacia all'innesto del nuovo sul vecchio. E questi concetti sono stati svolti con vera genialità di previsioni e di tracciati nel progetto vincitore, dovuto al gruppo degli Urbanisti romani (1).

PISA. — A Pisa il bando stesso di concorso conteneva un savio programma, quasi una lezione di Urbanistica, specialmente in due suoi punti essenziali che qui piacemi riportare:

« 1°) Nel vecchio nucleo cittadino, così ricco di elementi monumentali e pieno di carattere architettonico ed edilizio diffuso pur in modesti edifici, debbonsi il più possibile evitare trasformazioni e sventramenti, che con l'abbattimento di vecchie fabbriche e con la costruzione di altre nuove si risolverebbero in danni gravi per le dette condizioni di arte e di ambiente; e solo è da promuovere alcuni allargamenti e diradamenti in quelle non molte località che richieggano un risanamento igienico e sociale e che, d'altro lato, non abbiano vera importanza artistica. Non è da escludere che taluno di siffatti provvedimenti isolati possa avere anche per fine di valorizzare e porre in luce antichi edifici nascosti, eventualmente associandosi ad opere di restauro e di liberazione.

« 2°) Per la stessa ragione fondamentale di non creare condizioni che rechino, direttamente od indirettamente, alterazione al carattere storico-artistico della vecchia città, si ritiene necessario che tutto il sistema delle comunicazioni interne ed esterne sia organicamente studiato per modo da non aumentare, ma anzi da diminuire il traffico nella zona interna, opportunamente sviluppando i sobborghi, collegandoli tra loro mediante arterie esteriori, dando separata sede al traffico di diverso tipo. In particolare sembra opportuno suggerimento quello di valersi di un viale esteriore alle mura urbane, di cui si impone la conservazione, quale strada periferica di circonvallazione o di arroccamento, alla quale le vie interne potrebbero congiungersi praticando, ove occorra, nelle mura aperture a fornice ».

Ed il bando prosegue richiedendo lo studio del piano regionale ed accennando alle convenzioni già esistenti, ma saggiamente notando che quando si trattasse di grandi interessi cittadini, queste non dovrebbero essere considerate come vincoli indissolubili.

Come sempre avviene allorchè l'impianto dei concorsi è basato su studiati concetti e con intendimenti di equità e di pubblico interesse, anche per questo concorso i risul-

(1) Cfr. su tale argomento un resoconto nella Rivista *Architettura ed Arti decorative*, novembre 1930. Autori del progetto premiato sono stati gli architetti Piccinato, Cancellotti, Lenzi, Scalpelli, Montuori e gli ingegneri Fuselli, Lavagnino, Nicolosi, Valle.

Digitized by Google

tati sono stati ottimi ed hanno fornito nei numerosissimi progetti presentati una vera messe di idee, talora troppo grandiose, ma felicissime. Il progetto premiato (1) ha avuto

Scala 1 : 15.000.

Fig. 146. — Piano regolatore di Pisa. Il progetto premiato al recente concorso.

per vera trovata quella di dare quasi esclusivo sviluppo esterno ad un quartiere nuovo sulla riva destra dell'Arno a monte della città, da congiungersi con la zona della Sta-

(1) Autori i giovani architetti Petrucci, Tufaroli, Susini, Paniconi, Pediconi.

Digitized by Google

zione mediante un nuovo ponte in prosecuzione della Via Giovanni Pisano ed anche ad un secondo quartiere a Sud della Stazione confinante con la zona industriale e col canale navigabile, ostacolando invece, col disporre parchi e campi sportivi, la fabbricazione nella regione a Nord fuori la porta a Lucca, presso le mura intorno al maraviglioso gruppo monumentale del Duomo. Si è raggiunto in tal modo lo scopo di non gravare ulteriormente la esistente linea di attraversamento per Borgo stretto e Ponte di Mezzo, che è ora l'unica arteria congestionata nella città del silenzio. Varî altri provvedimenti il progetto ha proposto per migliorare tali condizioni serbando la viabilità interna, come anche per diradare con limitati tagli localizzati il vecchio abitato. E l'applicazione di questi sani ed equilibrati principî in un progetto concreto, che vuol guidare discretamente senza strafare, è più istruttiva di tutto un trattato.

Accanto a questi recenti fasti ora accennati potrebbero porsi gli altri risultanti dai concorsi di Brescia, di Arezzo, di Bolzano, di Foggia, di Catania e sopra tutti il Piano regolatore di Bergamo nuova del Piacentini, che, come s'è detto, rappresenta il primo felicissimo esempio di un voluto trasferimento del centro in una sede organicamente preparata, in armonico accordo tra Edilizia ed Architettura (vedi alla fig. 114 la planimetria di una parte della Bergamo nuova).

Qui solo si è voluto terminare con queste liete vicende la esposizione quasi sempre triste e preoccupante del quadro urbanistico italiano (che potrebbe definirsi la illustrazione dei singoli « casi clinici ») per esprimere la speranza fervida che da esse inizi una vita nuova. Là dove si è avuto la bella iniziativa di chiamare le competenze e le energie a concorso per la soluzione di sì ardui problemi si continui l'opera felicemente iniziata, e si rammenti che il concorso non è un termine ma un principio, e che un progetto autentico di Piano regolatore non può che ottenersi in un secondo tempo con una cordiale collaborazione del vincitore, o dei vincitori, del concorso con l'Ufficio tecnico comunale. Ma nelle città dove ancora imperversano vecchi concetti e vecchi sistemi, ovvero dove la nuova tecnica e la nuova Arte cominciano pian piano a farsi luce nel buio degli interessi e dei pregiudizî — e sono quasi tutte quelle sinora menzionate — si aprano alfine porte e finestre, e si intenda quale gravissima responsabilità pesi su chi senza preparazione traccia linee e sfonda isolati, o su chi abbandona ogni direzione dello sviluppo edilizio, compromettendo definitivamente, in questo momento che può dirsi di scadenza, il passato e l'avvenire delle città italiane.

Digitized by Google

CAPITOLO NONO

INTERNA SISTEMAZIONE DEI VECCHI QUARTIERI GLI ATTRAVERSAMENTI

Da quanto si è finora esposto si potrebbe credere che si volesse trarre tendenzialmente la conseguenza che nulla vi sia da mutare nel vecchio nucleo cittadino; il che è lontanissimo dal vero. Se si è data ampiezza ed importanza alla discussione contro gli sventramenti sistematici e si è voluto sostituire alle piccole soluzioni illusionistiche delle trasformazioni centriche la ben più vasta concezione dell'avviamento della città ad un organismo nuovo, è stato perchè in tali errori è il pericolo immediato e grave, favorito dal meccanismo delle nostre leggi rugginose, dalle vedute limitate degli amministratori, da quelle interessate degli speculatori. Ma i problemi delle zone interne esistono gravissimi anch'essi, anche se liberati da vieti concetti della rettorica edilizia e sdoppiati dai temi della grande circolazione e dei vasti mutamenti finanziari e riportati alle autentiche proporzioni nei riguardi igienici e sociali; e tanto più si presentano complessi e difficili in quanto non si risolvono con pochi tratti di lapis e molti colpi di piccone, ma richieggono completa conoscenza, ed affettuosa comprensione dello spirito della città, e minuziosa preparazione, e lavoro ben graduato.

Non è infrequente il caso in cui i provvedimenti per assicurare le deviazioni del traffico e il decongestionamento del centro giungano in ritardo, quando già lo sviluppo della città siasi svolto per modo da pregiudicare qualunque delle tipiche soluzioni — spostamento del centro o formazione di un anello — applicate in senso integrale. Talvolta la conformazione planimetrica ed altimetrica stessa della città, come a Napoli, a Palermo, a Genova, esclude qualunque possibilità di isolare e di lasciar da parte i vecchi quartieri. Ed allora il taglio di alcune arterie di attraversamento, pur contenute nei limiti dello stretto necessario, si impone; pur senza che si rinunci per questo ai più vasti e lungimiranti provvedimenti dell'avviamento cittadino.

Quando l'importanza di tali arterie è essenziale per incanalare il movimento tra due parti estreme della città, esse debbono avere in conseguenza ampia sezione e caratteristiche di vie di grande circolazione. Tale è stato il caso a Napoli del Corso Umberto, pur infelice ed incompleto nel suo sbocco verso Piazza S. Ferdinando e nel suo mancato prolungamento verso i quartieri occidentali; o quello della Via Roma a Palermo testè completata e riannodata alla Stazione centrale. Forse anche Genova dovrà prima o poi considerare la necessità di uno di questi dolorosi tagli per assicurare,

Digitized by Google

con una via immediatamente parallela e sottostante a Via Garibaldi, o con un'altra tra Piazza De Ferrari ed il porto, le comunicazioni tra oriente ed occidente, ora discontinue, irregolari e strozzate.

Più spesso le arterie di attraversamento possono essere di non capitale importanza, perchè sussidiarie di un più ampio sistema esteriore, solo in qualche punto manchevole, e volte non ad assicurare le grandissime comunicazioni tra quartiere e quartiere ma quelle limitate ad un non vasto bacino, o disposte per alleviare il congestionamento in qualche difficile crocevia.

In questi casi occorre seguire un'avvertenza che a prima vista può sembrare paradossale, cioè quella di dare alle vie di attraversamento tracciati e sezioni non molto comodi e vasti, come si conviene ad un'arteria di circolazione che normalmente deve essere fatta in vista di esigenze molto maggiori delle attuali, ma invece appena tali da rispondere al movimento che si deve smaltire, quasi dosandolo e creando resistenza ad ogni aumento ulteriore.

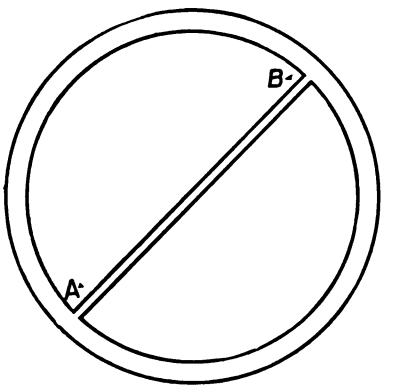


Fig. 147.

Vediamone il perchè e stabiliamo una legge, la quale, come avviene in tutte le questioni di traffico cittadino, è molto affine ai principî della idraulica applicata alle condotte od ai canali. Poichè la nostra nuova arteria non è il mezzo unico di passaggio, ma fa parte di tutto un altro sistema, più o meno ampio e perfetto, di comunicazioni ed ha in esso uno scopo ben definito o localizzato, come quello di servire una breve e determinata zona interna, occorre che questo scopo non sia superato e che la maggior brevità geometrica del percorso non richiami il movimento che dovrebbe essere convogliato per altre vie esterne; nel qual caso il carattere progressivo di tale movimento recherebbe il solito squilibrio già altre volte notato. È necessario quindi che una resistenza di attrito renda non facile e non rapido il percorso diretto quando la portata aumenti, così come si fa in un complesso di tubazioni quando col proporzionare il diametro e talvolta anche con lo schiacciare i tubi in alcuni punti, si distribuisce equabilmente la circolazione attraverso essi, od anche come in circuiti di correnti elettriche la distribuzione si ottiene con le sezioni diverse e coi reofori.

Si è visto altrove in che cosa consista questo *attrito*, che aumenta fortemente con la pressione e col congestionamento della via e che determina un ritardo di velocità. È evidente allora che quando esso causerà per l'attraversamento un periodo di tempo maggiore che non nel percorso più lungo, questo verrà seguìto dai conducenti di vetture e si produrrà la portata « misurata » nella via più diretta.

Se si suppone, come esempio teorico ridotto alla più semplice espressione, che l'arteria d'attraversamento AB (fig. 147) sia il diametro di un viale circolare (Ring), evidentemente la sua lunghezza sta a quella della semi-circonferenza come $\frac{\pi}{2} : 1$, cioè circa 1,57. Se il ritardo dovuto alla minore velocità sarà reciproco, e se cioè l'attrito

Digitized by Google

produrrà una velocità $\frac{1}{1,57} = 0,64$ rispetto quella del viale anulare, la convenienza dell'attraversamento sarà giunta al limite suddetto e solo permarrà per chi ha necessità di raggiungere una zona centrale.

Questa soluzione delle arterie di attraversamento di sezione limitata e linea alquanto tortuosa o curva o ineguale, risponde del resto anche agli altri criteri su cui ora ritorneremo, riguardanti il carattere topografico ed artistico della città (1). Essa permette di adattarsi non troppo artificialmente e rigidamente allo schema esistente, dà alla via varietà di movenze ed insieme limita l'altezza dei fabbricati nuovi che sorgeranno sui margini; i quali altrimenti avrebbero mole e statura enormi, contrastanti con lo stile edilizio che forma l'ambiente della città e tali da chiudere e soffocare (come, ad esempio, è avvenuto pel Rettifilo di Napoli) il retrostante abitato.

Talvolta invero può presentarsi il dubbio sulla opportunità di una o dell'altra soluzione, ed il decidersi è questione di probabilità, e, più che altro, di valutazione di quanto il problema sia già stato pregiudicato: o la grandissima arteria che riassuma e convogli tutto il movimento in una direzione (quando si riconosca che gli espedienti delle vie esterne sono vani o poco efficaci), ovvero la minuta via d'attraversamento « misurata » e tale da lasciare agli altri provvedimenti della viabilità piena efficienza.

Così, ad esempio, per Roma una delle recenti proposte di sistemazione interna, che va sotto il nome della « Burbera » (2), intendeva tracciare due grandi arterie, quasi *cardo* e *decumano*, una rivolta da Nord a Sud ed immediatamente parallela al Corso; l'altra diretta da Ovest ad Est a congiungere la testata del Ponte Umberto con Via Veneto e la Stazione di Termini. Avrebbero dovuto queste due vie rappresentare i grandi collettori del movimento nei due sensi, pur lasciando da parte il vero e proprio nocciolo della vecchia città, costituito dai Rioni di Ponte, Stazione, Regola, S. Eustachio, Colonna, ecc., ed avrebbero recato immediato sollievo alle vie prossime come il Corso Umberto, la Via Due Macelli, il Tritone, la Via Condotti, ecc.

A questo concetto la Commissione che ora ha terminato lo studio del Piano regolatore di Roma ha preferito sostituire varie arterie minori in un senso e nell'altro, la diffusione invece della concentrazione: e vantaggi e svantaggi delle due soluzioni sono reciproci e solo potrebbe stabilirli con precisione la esatta valutazione delle conseguenze.

Tutto questo mostra come siano questi problemi relativi all'attraversamento difficili, delicati, complessi, talvolta imponderabili, in ogni caso risolvibili non con impulso incosciente mosso da grandi frasi, ma con meditato e paziente studio basato sulle osservazioni e su previsioni tra loro coordinate. Ed altri criteri, altre avvertenze si avanzano su questo così vario tema.

---

(1) La più tipica applicazione dei concetti qui esposti è stata fatta per Venezia nelle discussioni sopra riportate sulla convenienza dello sdoppiamento dei traffici e sul tipo delle vie d'acqua proposte per congiungere la Stazione col Canale Grande alla Cà Foscari.

(2) Cfr. in *Rivista italiana di Edilizia e Lavori pubblici*, 21 aprile 1930, ed in *Rassegna di Architettura*, febbraio 1930.

Digitized by Google

I. Occorre che la linea di attraversamento, ampia o modesta che sia, abbia una sua continuità, risponda ad una precisa funzione cinematica. Invece quasi sempre è avvenuto l'opposto.

Finchè si è trattato di tagliare nel vecchio nucleo, i nuovi edili non hanno quasi mai avuto dubbi, se non di fronte a gravi ostacoli isolati; ma nel coordinare le arterie di attraversamento alle esterne linee dei quartieri di ampliamento si sono fermati indecisi e timorosi. Trattavasi infatti ivi di incidere in quella zona anulare che, a veder bene, è il maggior ostacolo di ogni espansione cittadina, cioè quella dei quartieri costrutti in un periodo recente, coi casamenti enormi e le vie insufficienti, con una imprevi-ggenza che fa degno riscontro alla banalità della forma; e qui le difficoltà finanziarie erano più gravi e la paura di far troppo e troppo arditamente ha prevalso.

Così è avvenuto che frequentemente tronchi di strade interne sono rimaste sbarrate, o incerte sul loro sbocco definitivo, quasi elementi per sè stanti di una sistemazione che non avesse l'assetto della viabilità per scopo precipuo. E gli esempi di queste vie unipolari si sono già citati per Roma (Via Cavour, Via Nazionale, Corso Vittorio Emanuele), per Bologna (Via Rizzoli), per Napoli (Corso Umberto e Via Sanfelice), ecc. Talvolta anche la strozzatura o lo sbarramento, che separa la via da ogni possibilità di continuazione o di collegamento coi circuiti esteriori, sono avvenute (e sembra invero incredibile) pur dopo il tracciato della via, come a Napoli con la costruzione della Galleria incontro al teatro S. Carlo, ed a Roma con la Stazione di Trastevere che chiude il passo al viale del Re.

Raramente infatti chi propone il tracciato di una via, che sembra, e forse è, utile, si pone il quesito di quello che tale via può rappresentare in tutto il grande sistema cittadino che va dai quartieri storici alle interminabili propaggini che si avanzano verso l'avvenire. Neanche si domanda: quando il movimento sarà incanalato su di una piazza od addosso ad una via, come ne uscirà, con quali conseguenze si rifletterà sul movimento rimanente? Quale parte risponderà ad un servizio sul percorso, qua e rig'ir-giterà in altre vie non preparate? È l'empirismo dominante, a cui occorre ostituire se non il criterio scientifico, il che è troppo arduo in materia così comples ι, almeno la cognizione delle leggi, la determinazione dei dati, la visione ampia del p' »blema.

II. Occorre in queste arterie di attraversamento trovare la via di minor resi-sotto tutti i riguardi urbanistici, ma in particolare quelli della finanza e del carattere stenza storico-artistico.

Pur senza voler dare una regola fissa, è spesso preferibile piuttosto che allargare una via esistente, seguire una via nuova attraverso il mezzo degli isolati. La via esistente ha la sua economia già costituita, mentre che la via che circola tra i vecchi cortili ne crea una nuova imprevista, che consente una vera utilizzazione col minimo della distruzione. Ed è minore l'occasione di alterare o rovinare edifici pregevoli ed interessanti note d'ambiente, di mutare le condizioni di apprezzamento di opere fatte per spazi ristretti, di penetrare con ampie aperture in piazze raccolte inadatte a divenire piazze di circolazione. Si evita il pericolo di porre a contrasto, spesso intollerabile, il modo antico di fabbricazione che rimane su di un lato ed il moderno che si sviluppa sull'altro. Anche non disprezzabile vantaggio pratico si è quello di poter eseguire i lavori pur mantenendo efficiente la strada attuale.

Digitized by Google

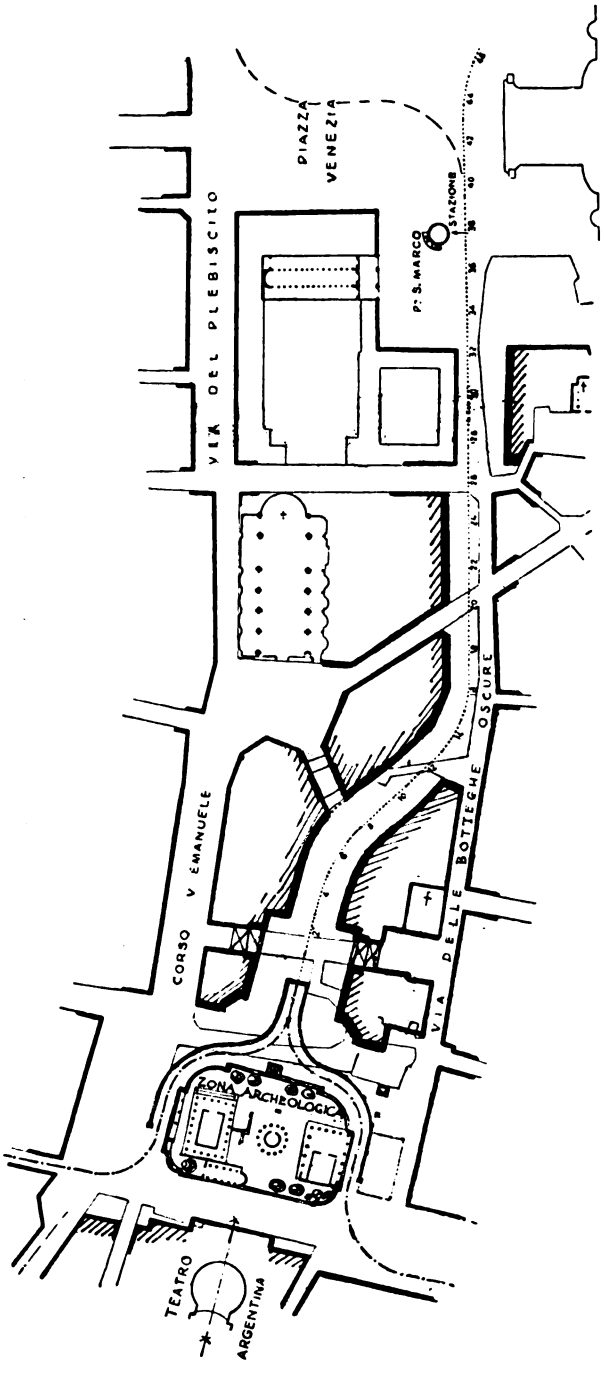


Fig. 148. — Progetto per la sistemazione del Largo Argentina in Roma (studiato dalla Commissione mista dei Sindacati Ingegneri ed Architetti di Roma). Esempio di nuova via tracciata entro gli isolati.

Si entra con questo concetto nelle soluzioni delle vie parallele e sussidiarie alle vie esistenti: soluzione a cui la moderna disciplina del traffico può dare una nuovissima importanza finora imprevista. Ed è quella di avere varie vie tra loro prossime e di andamento simile, ed attribuire a ciascuna una differente funzione di movimento, o differente per il verso, ponendo in una il senso costante della circolazione destra, nell'altro quello della sinistra, o differente per qualità di traffico, in una il pesante, in altra il rapido, in una terza eventualmente i velocipedi, e soprattutto a parte le linee tramviarie, tanto più efficaci e non ingombranti quando si avvicinano ad avere una sede propria.

In tal modo una serie di piccole vie può essere più utile che non una unica grandissima; talvolta il problema della circolazione nelle vecchie strade con questa giusta distribuzione si risolve inaspettatamente da sè, senza nuovi tagli.

In casi speciali la linea di minor resistenza per un tracciato interno si può trovare felicemente coprendo corsi d'acqua. Così a Bruxelles i *boulevards* che fanno capo a Place de la Brouckère hanno potuto seguire il corso della Senne incanalata e ricoperta di grandi volte. E si è già accennato agli esempi italiani più o meno felici ed opportuni del Bisagno a Genova, del Naviglio a Milano.

Ovvero il passaggio può farsi sotterraneo, ed è soluzione caratteristica in città di collina. Roma con la galleria sotto al Quirinale, Napoli con quella sotto Monte Echia presentano esempi tipici, quando occorra

Digitized by Google

varcare un colle od un contrafforte trasversale e congiungere due zone cittadine. Genova invece ha i tunnels tra la Zecca e Piazza Corvetto che hanno salvato il centro dalla invasione delle tramvie.

In generale questi provvedimenti che recano il sottosuolo a sussidio delle vie, sono di utilità evidentissima nei riguardi delle linee tramviarie, rispondendo in modo relativamente economico e di facile attuazione al concetto che trova nelle ferrovie metropolitane la sua più ampia, ma anche la più macchinosa e costosa applicazione (1). Per le altre comunicazioni i giudizi possono essere varî. Può dirsi in via di massima che i conducenti le vetture, e più ancora i pedoni, provano una certa repugnanza a porsi in gallerie sotterranee, monotone, afose, prive di ogni attrattiva di negozi e di *arredamento* stradale, quando la lunghezza ne supera i 300 ed i 400 metri.

Dello stesso ordine di soluzioni sono i sottopassaggi od i soprapassaggi che intendono liberare vie nuove e vie vecchie dagli incontri bruschi, o profittando, come a Genova nel viadotto di Via Venti Settembre ed a Napoli a Via Chiaia (ove la soluzione potrebbe essere assai ampliata) della configurazione altimetrica, ovvero producendo artificialmente il dislivello occorrente, che per linee tramviarie può essere di 5 metri, ma per strade di una certa importanza è bene che sia maggiore. E le difficoltà di trovare lo spazio sufficiente per queste rampe o discendenti od ascendenti, sia ricavandole ad andamento elicoidale in piazze e giardini, sia penetrando nell'interno di vasti isolati, sono evidentemente le più gravi a superare in siffatti casi.

III. Altra norma che deve seguirsi per le vie d'attraversamento nuove attraverso il vecchio abitato è quella di seguire la *fibra* del quartiere, lo stile edilizio planimetrico della città in luogo di intersecare artificiosamente la nuova linea a quelle longitudinali e trasversali già tracciate. Si evitano così i bruschi ed irrazionali incontri ad angoli assai diversi dal retto, la divisione degli isolati in lotti irregolari e mal utilizzabili, ma insieme si rispetta il tipo ed il carattere della città e si creano condizioni quasi naturali che consentono la conservazione di molti antichi edifici, specialmente dei più interessanti, che da una diversa orientazione verrebbero invece mutilati.

Naturalmente questo principio porta ad escludere preconcetti di rigidi rettifili; ma se il tracciato sarà sinuoso, pur non avendo curvature troppo ristrette, e se ogni tanto il suo asse si sposterà per lasciare il luogo ad un monumento o ad una visuale o per innestarsi ad una piazzetta o ad un largo, tanto meglio.

A Milano la formazione relativamente recente della Piazza del Duomo e della Via Carlo Alberto obliqua rispetto l'orientamento tipico della città romana (il cui schema topografico è ancora esempio tipico di *persistenza del piano*) mostra chiaramente gli inconvenienti della brusca sovrapposizione, scoglio per tutti i progetti moderni che vogliono innestarvisi. A Napoli il Corso Umberto presenta non minori difetti; come già altrove si è accennato, necessaria era tale arteria ed anzi la concezione insufficiente sta nel non averne considerato lo sbocco ed il prolungamento, ed anche sarebbe stato desiderabile che avesse avuto contatto con la zona centrale del porto. Se invece che rettilinea fosse stata disegnata con una larga curva inflessa verso il

(1) Cfr. PORTALUPPI-SEMENZA, op. cit., cap. V; COMITATO TECNICO PER LA METROPOLITANA DI ROMA, *Relazione generale*, Roma 1928.

Digitized by Google

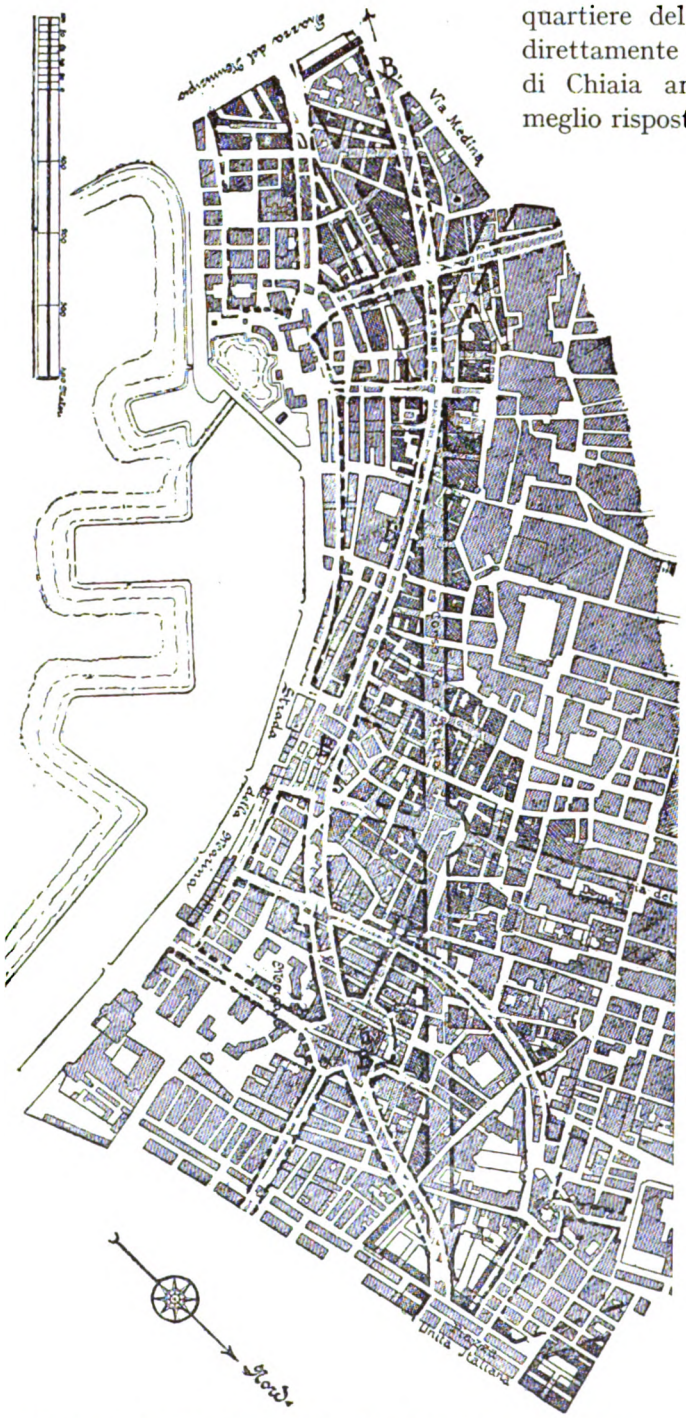


Fig. 149. — Napoli. Saggio di soluzione di ipotetica arteria curvilinea d'attraversamento sostituita al Rettifilo. (Le linee di detta arteria e delle vie connesse sono indicate a linea tratteggiata).

quartiere del Mercato per poi riaccordarsi direttamente sia alla via litorale che alla Via di Chiaia ampliata, avrebbe non soltanto meglio risposto al suo scopo, ma non avrebbe creato contrasto insanabile col carattere dei vecchi quartieri, rimasti sbarrati e soffocati nelle zone restrostanti. Di tale soluzione dà un saggio la fig. 149 ove il tracciato curvilineo attraverso il quartiere del Mercato è disegnato accanto a quello rettilineo realmente eseguito.

A Roma il Corso Vittorio Emanuele e la Via Arenula, se per molti rispetti rappresentano vie deficienti per efficienza della viabilità, sono invece sotto questo riguardo genialmente tracciate, con dolci curve, con varietà di movenze, che consentono di adattarsi alla rete esistente e di ottenere una serie di effetti che mutano e si rinnovano nel percorso, rispettando edifici monumentali e valendosene per aumentare nobiltà alla via. Potrà discutersi (come altrove si è discusso) se a questi vantaggi non abbiano risposto, nel contrasto tra nuovo e vecchio, anche non pochi danni; ma non è da porre in dubbio che il tratto del Corso Vittorio Emanuele da Via del Gesù alla Chiesa Nuova sia uno dei più belli delle città italiane, e che lo sbocco di Via Arenula sul Ponte Garibaldi ed il suo prolungamento trasteverino nel Viale del Re, con il lieve gomito dato dalla torre degli

Digitized by Google

Anguillara che si avanza sull'asse, sia una disposizione felicissima, che compone un quadro veramente magnifico.

Nella vecchia Bruxelles la Rue Maquet e le altre circostanti presentano esempi tipici di percorsi curvilinei. A Norimberga, città che mirabilmente ha saputo conservare il suo carattere pur nello sviluppo fervido di una città industriale rapidamente progressiva, non mancano vie d'attraversamento che però sembrano esserci sempre state; nella Luitpoldstrasse contribuisce all'effetto di libero aggruppamento il sistema delle rientranze e delle sporgenze nelle fronti che si è mantenuto nelle nuove case, analogamente al tipo caratteristico del vecchio abitato.

Uno dei maggiori dissidi tra i due concetti, quello della brutale sovrapposizione e quello dell'adattamento ad un vecchio schema, si è avuto negli ultimi anni a Bologna con la Via Rizzoli.

Un progetto presentato, unitamente col Pontoni, dal Rubbiani (1) e che quasi può dirsi il testamento edilizio dello studioso insigne, il quale tanto ha fatto per far rivivere in Bologna i ricordi d'Arte, contemplava, in luogo del viale rettilineo, largo, volgare, ruinoso per l'equilibrio estetico della parte centrale della città e mancante di una logica foce, una via di irregolare andamento tra la Piazza del Nettuno e quella di Porta Ravegnana. Dalla unione di varie strade interne esistenti, quali la Via degli Orefici e Via Caprarie, e da demolizioni fatte qua e là, tale nuova arteria si sarebbe svolta con una serie pittoresca di effetti, iniziandosi posteriormente al palazzo del Podestà e raggiungendo la zona delle Torri. Era opera nobilissima di Arte e di sapiente affetto per la città gloriosa e non ha prevalso; ed in sua vece la volgare geometria si è avanzata ed ha nel suo cammino inesorabile prodotto altre rovine, quali la distruzione di tre torri minori, la Riccadonna, l'Artenisia, la Guidozagni, che facevano corona alle maggiori, e l'alterazione dell'ambiente di due mirabili piazze, tra loro disgiunte, della Mercanzia e di Porta Ravegnana. L'ultima battaglia per la salvezza di quest'ultimo lembo è stata perduta come lo era stata la prima. Non son state sufficienti alla difesa le gagliarde invettive di Gabriele D'Annunzio (2) contro gli uomini mercantili, non i geniali progetti di Marcello Piacentini (3) che intendevano riportare un ritmo alla Via Rizzoli e conservare le torri facendone elementi vivi e mossi del nuovo palazzo dell'ultimo lotto della via stessa.

Altri progetti dello stesso tipo di quello Rubbiani sono stati in più occasioni ideati in varie città d'Italia. Così in Firenze uno del Carocci e del Castellucci (4) per dare una sistemazione alla zona prossima al Ponte Vecchio ed insieme aprire un'arteria nel quartiere d'Oltrarno tra il Lungarno Torrigiani e la Porta S. Frediano. Così in

---

(1) Cfr. A. RUBBIANI e G. PONTONI, *Progetto di una via tra la piazza centrale e le torri*, Bologna 1910.

(2) Vedi a pag. 165.

(3) M. PIACENTINI, *Per la restaurazione del centro di Bologna*, Roma 1917; vedi anche sull'argomento: G. DEL VECCHIO, *Per le torri di Bologna*, Milano 1917.

(4) *Edilizia fiorentina* (*Bollettino dell'Assoc. per la difesa di Firenze antica*, Firenze 1903). La via suaccennata si sarebbe svolta, per la piazzetta di S. Felicita, posteriormente al coro di S. Spirito, a lato della piazza del Carmine, penetrando discreta tra gli ampi isolati senza nulla alterare degli antichi edifizi e provvedendo al movimento che fa capo al Ponte Vecchio.

Digitized by Google

Milano il progetto recente dovuto al gruppo degli Urbanisti (1) per una succursale alla Via Manzoni, tale da rispettare palazzi e parchi nella zona prossima a Brera; ed in Bari quello recentissimo, testè accennato, di una nuova via attraverso la Bari vecchia.

IV. Norma in cui lo schema edilizio si riflette in quello architettonico è quella di curare che non si alteri troppo il tipo delle masse, il carattere dell'abitato. Quando nella ripartizione dei lotti escono fuori nel difficile lavoro di reintegrazione i grandi isolati rettangolari tutti uguali, è ben difficile evitare il tipo dei casamenti enormi, tutti uguali, così cari alla moderna speculazione nelle grandi città, « moli odiose, come si esprimeva il Rubbiani (2), così all'estetica come all'etica della vita nuovissima, motivate dalla resistenza disperata dell'affarismo al livellamento degli interessi del denaro ». Essi rappresentano disarmonia insanabile ovunque si trovano a raffronto col tipo delle piccole case, vario e frastagliato. Occorre in tal caso che nel rivendere i lotti si provveda al loro frazionamento, si impongano servitù agli acquirenti, talvolta anche si stabilisca non un'architettura, ma un profilo terminale delle varie facciate.

Si ritorna con questo al tema dell'ambientismo che già altra volta abbiamo trattato; si ritorna ad esempi ormai classici come quello della Grande Place di Bruxelles conservata in tutti i suoi particolari con una servitù *non aedificandi* (3), od agli altri già citati di rinnovamenti discreti come nella Königstrasse di Norimberga o nella Via Calzaiuoli di Firenze, nei quali si è saputo star lontani sia dalla « imbalsamazione » o dalla pedissequa imitazione di antiche forme, e, d'altro lato, l'arbitraria introduzione di forme nuove non ambientate. Anche vi rientrano le considerazioni svolte sul colore delle città, sulle possibilità di ristabilire un'armonia col savio impiego del mezzo naturale dovuto alla vegetazione.

Quando recentissimamente si è parlato dell'allargamento del Rio Piccolo a Venezia, o del più modesto, savio, opportuno progetto testè adottato da quell'Amministrazione comunale per il prolungamento del Rio di Cà Foscari fino all'inizio del Canal Grande (che in fondo altro non sarebbe che un'arteria di attraversamento), i timori gravissimi di quanti intendono ed amano la città che da S. Marco alle umili stamberghe è tutta un monumento hanno avuto per principale argomento le ricostruzioni previste sul margine di tali vie d'acqua; e già si è accennato alla provvida soluzione richiesta dal Consiglio superiore delle Belle Arti, seguendo un voto dell'Accademia d'Italia,

---

(1) Il progetto è riportato in un articolo di P. MEZZANOTTE, *Il palazzo dei Perego*, ecc. (in *Architettura ed Arti decorative*, 1925). Ma intanto purtroppo il bel giardino Perego è stato barbaramente distrutto; e la questione della via tra la Stazione ed il Largo Cairoli, opportuna ora più che mai, è rientrata nel più vasto tema del Piano regolatore della zona centrale di Milano.

(2) Op. citata.

(3) Per questi edifici che fanno corona all'Hôtel de Ville l'iniziativa del borgomastro Ch. Buls ha seguìto questo sistema: Imporre ai proprietari il vincolo di conservazione delle facciate mediante il corrispettivo del pagamento di un canone annuo. L'Amministrazione cittadina a sua volta, per un contributo fissato, si incarica direttamente dei lavori di riparazione e di manutenzione necessari ed interviene nei contratti di assicurazione degli immobili.

La legge italiana dà allo Stato ben più draconiani mezzi per la conservazione di condizioni ambientali; ma forse per questo meno efficaci.

Digitized by Google

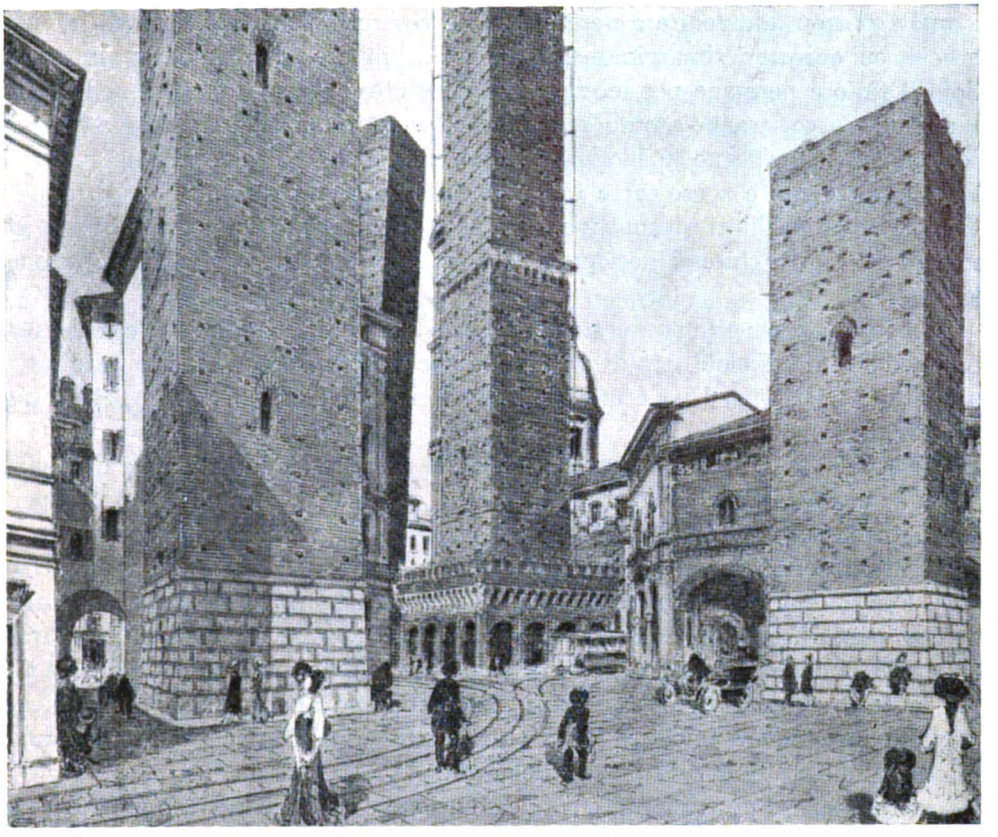


Fig. 150. — Veduta dello sbocco su Piazza di Porta Ravegnana.

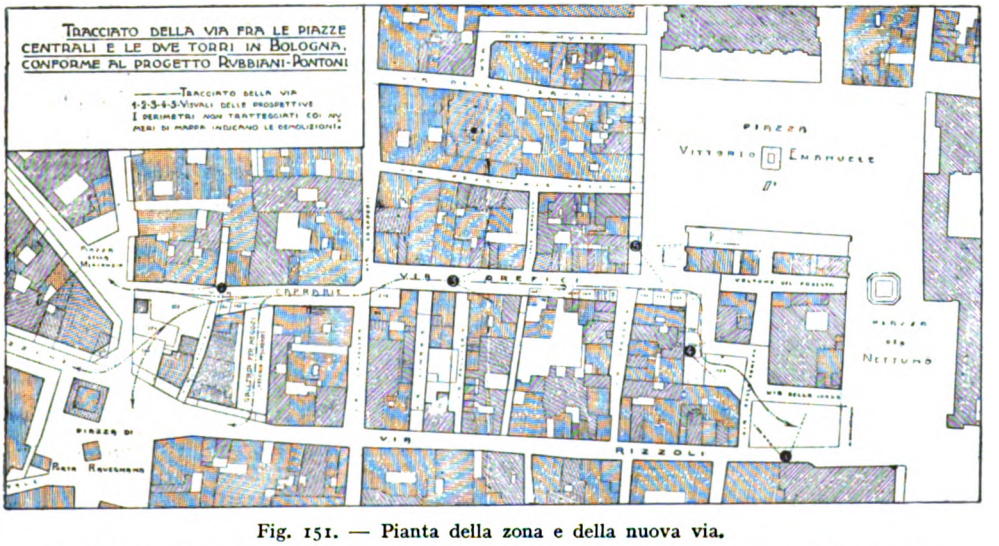


Fig. 151. — Pianta della zona e della nuova via.

BOLOGNA. PROGETTO RUBBIANI-PONTONI PER LA SISTEMAZIONE DELLA ZONA TRA IL NETTUNO E LE TORRI.

Digitized by Google

cioè quella di non addivenire a vere e proprie costruzioni nuove, altro che nelle sole superfici in cui occorrerà rimarginare i tagli e lasciare invece a giardino le rimanenti zone.

Solo il timore permane per le eventuali rivincite della speculazione nell'avvenire. Quando quelle aree saranno sgombre, si può ben prevedere lo sferrarsi di una campagna per costruirvi « case degne in luogo di miserabili giardini », per realizzare una parte di utile dopo le tante spese fatte in perdita dall'Amministrazione comunale o dallo Stato. E saranno brillanti prospettive, sonanti discorsi, *referendum* nel pubblico, compiacenti pareri di architetti desiderosi di portare l'opera loro alla ricostruzione di Venezia...

V. Ultimo argomento su questo tema delle arterie di attraversamento si riferisce a talune soluzioni spicciole, più di espediente che di opera organica, che pure talvolta si presentano utilissime. Una è quella dei portici praticati negli edifici pel passaggio dei pedoni.

Evidente è la utilità dei portici per lasciare la intera sezione stradale a disposizione dei veicoli, dando ai pedoni lo spazio coperto, comodo e tranquillo; ed è superfluo ricordare come sia codesta una abituale soluzione edilizia nella maggior parte delle città dell'Italia settentrionale, che alle loro strade conferisce tutto uno speciale carattere (1). Può dunque il sistema applicarsi ad edifici esistenti che ne manchino, aumentando con questo l'efficenza delle strade senza mutare sostanzialmente la linea stradale e l'architettura delle fabbriche; o può trovar luogo in arterie nuove, mantenute abbastanza ristrette per adattarsi allo spazio disponibile ed alle condizioni d'ambiente e per non dare occasione a nuovi edifici di grande altezza, pur aumentando praticamente la sezione stradale e quindi la *portata* della via.

Uno degli esempi più tipici in cui tale soluzione sarebbe riuscita opportuna senza alterare sostanzialmente l'abitato esistente è quello della Via Roma a Torino, di cui già si è discorso, ed il sistema sarebbe riuscito migliore pel carattere della città dell'allargamento ora decretato.

A questo stesso ordine appartengono i provvedimenti spiccioli che in tutte le vecchie città occorrerebbe studiare punto per punto per togliere asperità ed angoli, per diminuire strettoie locali, per facilitare innesti di vie, per creare larghi necessari alla sosta dei veicoli e quindi indirettamente utili alla circolazione. Rientrano essi in quel lavoro paziente di ritocco e di linea che, come si è detto, può essere utile ad assicurare la continuità del movimento stradale più dei grandi provvedimenti, che spesso... rimangono allo stato di progetto. Ma anche rientrano in quel sistema del *diradamento edilizio*, di cui si parlerà tra poco a proposito delle sistemazioni delle zone interne delle vecchie città.

In un altro campo invece i portici che aumentano la strada compenetrandola negli edifici posti sul margine possono dirsi una prima fase di modernissime opere volte a moltiplicare sulla stessa sede la superficie stradale: marciapiedi aerei pei pedoni e passarelle che li congiungono ogni tanto attraverso la via, doppia sede stradale una

(1) È interessante ricordare come il sistema dei portici sulle vie era applicato in molte città romane, ad es. ad Ostia, e che a Roma è rimasto in vigore per tutto il Medio Evo fino agli editti di Sisto IV che ne decretarono la muratura per ragioni di ordine pubblico.

Digitized by Google

sovra terra ed una sotterra, ovvero disposizioni dei carri e dei camions per carico e scarico delle merci in rientranze ancora più approfondite sotto le case (1).

In qualche caso di eccezione questi mezzi possono essere utilmente usati a portare sollievo alla circolazione in alcuni punti, ma rimanendo ben lungi dalle complicazioni costose, incomode, orribili che divengono sistematiche in alcune città del Nord America, e specialmente a New-York. Occorre ribadire il concetto che, a parte qualche espediente locale, le nostre città non son fatte per essere mutate in officine, e debbono essere salvate per una serie di provvedimenti presi in tempo che diano avviamento alla città dell'avvenire senza richiedere le intensificazioni all'interno, senza condurre progressivamente a quei mali ed a quei mezzi che le errate concezioni americane non hanno saputo evitare.

(1) Vedi alcuni esempi nel DIKANSKY citato. Già si sono riportati altrove gli esempi della VI Avenue di New-York.

Digitized by Google

CAPITOLO DECIMO

IL MIGLIORAMENTO DEI NUCLEI INTERNI LA TEORIA DEL DIRADAMENTO

Poi che i provvedimenti di vario ordine testè indicati, o di generale avviamento della fabbricazione esterna o di razionale canalizzazione del movimento in linee esteriori ed in qualche eventuale ben studiata e misurata linea di attraversamento (quando non sia possibile evitarla), abbiano tolto dal vecchio abitato il traffico intenso e le cause di eccessivo congestionamento, si presentano i problemi del miglioramento igienico, sociale, talvolta anche estetico ed economico, non più confusi in una funzione complessa ed ibrida con le ragioni della grande viabilità, ma isolati e veduti direttamente senza esagerazioni e senza interferenze.

E sono i problemi del risanamento igienico: diminuire la foltezza della popolazione, recare aria e luce nei quartieri chiusi, migliorando l'elemento strada e l'elemento casa, combattere la sporcizia che vi si annida e che spesso non basta la granata a togliere; sono problemi di miglioramento sociale togliendo da zone centrali le abitazioni poverissime e lupanari ed osterie, ed alberghi di infimo ordine; di graduale valorizzazione economica ed anche di valorizzazione estetica, liberando elementi d'Arte obliterati, altri restaurandone, togliendo prudentemente elementi amorfi, aprendo visuali e riportando nell'abitato la sana e fresca bellezza della vegetazione.

Tutto questo va fatto « con pazienza e con amore », non volendo far troppo nè mutare essenzialmente il tipo, l'ordine del quartiere, per diffusione e non per sistemazione lineare, con spiccioli provvedimenti locali e non con grandi mezzi, liberando senza aggiungere, migliorando senza trasformare radicalmente.

La soluzione che può raggiungere lo scopo conciliando i tre fattori della sistemazione, cioè il movimento locale, il locale aspetto artistico ed i desiderati dell'igiene, è in molti casi la sistemazione del *diradamento* (1).

---

(1) Questa trattazione segue il primo studio sull'argomento di G. GIOVANNONI, *La teoria del diradamento edilizio, ecc.* (*Nuova Antologia*, 1° luglio 1913); e la Relazione del medesimo dei lavori della *Commissione per la sistemazione edilizia del quartiere del Rinascimento in Roma* (pubblicata dal Comune di Roma nel 1920). Segue dappresso questi studi, senza citare le fonti, la Relazione di L. PICCINATO, *Sistemazione delle città a carattere storico* (*Atti del Congresso internazionale delle Abitazioni e dei Piani regolatori*, tenuto in Roma nel 1929).

Digitized by Google

Non unità regolare di vie nuove la caratterizza, ma allargamento irregolare; demolizione qua e là di una casa o di un gruppo di case e creazione in lor vece di una piazzetta e di un giardino in essa, piccolo polmone nel vecchio quartiere; poi la via si restringa per ampliarsi di nuovo tra poco, aggiungendo varietà di movimento, associando effetti di contrasto al tipo originario edilizio che permarrà così in tutto il suo carattere d'arte e di ambiente. Solo vi si farà strada qualche raggio di sole, si aprirà qualche nuova visuale e respireranno le vecchie case troppo strette tra loro.

In altre parole il metodo si esplica col demolire in piccoli tratti staccati, lasciando aree libere e ricostruendo poco o nulla, riducendo così al minimo l'introduzione di nuovi elementi quasi sempre inarmonici col vecchio; si esplica con lo scegliere le zone da migliorare tra le più adatte senza preconcetti geometrici di rettifili e di sezione costante, demolendo i fabbricati di nessun interesse, aprendo gli isolati più folti e più luridi; si esplica nel valutare con senso prospettico le condizioni di visuale in cui risulteranno inquadrati i monumenti maggiori o i gruppi caratteristici di piccole case.

I vantaggi igienici e gli artistici camminano così di pari passo e le ragioni dello sviluppo avvenire non esorbitano e non minacciano quelle dello sviluppo attuale. A tutta una vasta regione è permesso di estendere i vantaggi del risanamento, senza localizzarli ad una via od ad una piazza: permane, ed anche forse si accentua, il carattere pittoresco che risiede nel vario aggruppamento, nei contrasti di ombre e di luci; si migliorano le condizioni generali senza mutare radicalmente l'ordine economico, senza cioè voler trasformare il quartiere in quello che non potrà mai essere; si permette infine un'attuazione graduale che prosegua anno per anno con fondi regolarmente da stanziarsi nel bilancio comunale.

Non saprei porre a questi concetti miglior commento delle parole scritte dal Rubbiani a proposito della sua proposta di cui ora ho discorso (1); esse riguardano più la formazione di strade come linee di viabilità, ma hanno egualmente dirette applicazioni nelle sistemazioni dei nuclei interni: « Acconciare le città vecchie all'accrescimento di vita moderna senza snaturarne la fisonomia storica... può ottenersi studiando le riforme della viabilità non sulle piante e le carte delle città, ma nelle vie medesime, angolo per angolo, casa per casa, crocicchio per crocicchio. Migliorare la viabilità col minimo delle demolizioni e col massimo degli espedienti e persuadersi che più le contrade sono varie per altezze di edifizi, per movenze che sembrino impensate, per piccole fughe e prospettive che richiamino e divertano l'occhio, e meglio è; credere che l'alternarsi del pittoresco al monumentale, della vecchia torre e dell'umile casetta con l'edificio moderno è una delle precipue ragioni di cui è fatta la bellezza delle città italiane e delle antiche città più celebrate; tutto questo è osservazione e pensiero che devono trasformarsi in arte sottile per riformare le vecchie strade o crearne di nuove. Facciamo delle strade comode ma che sembri abbiano sempre esistito per l'affacciarsi lungo il loro studiato sviluppo di quanto ricorda la vita stessa degli avi, facciamo delle strade in cui si rispecchi la vita sociale qual'è, cioè una varietà di fortune, la folla umana qual'è, cioè non un reggimento di granatieri al *presentat arm*, e ricordino un poco l'adorabile modo di disporsi delle cose nel paesaggio naturale, dove tutto è sinfonia

(1) Cfr. op. cit., pag. 11.

Digitized by Google

Fig. 152. — Milano. Progetto degli Urbanisti milanesi per la sistemazione intorno S. Lorenzo. Esempio di valorizzazione di una visuale monumentale.

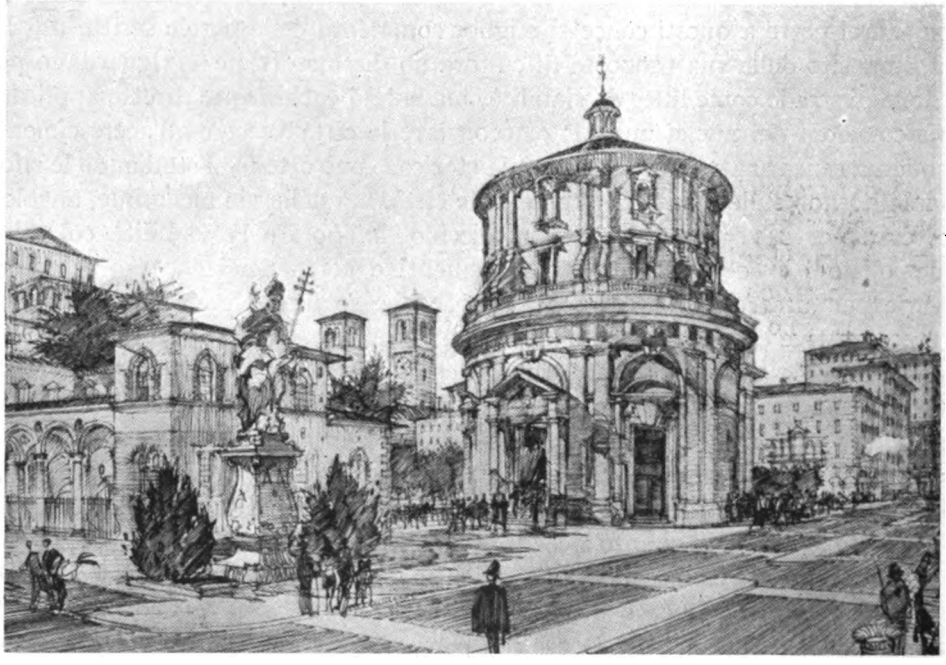


Fig. 153. — Milano. Progetto dell'arch. Portaluppi per la sistemazione della chiesa di S. Sebastiano e della casa dei Grifi. Esempio di liberazione di un monumento.

Digitized by Google

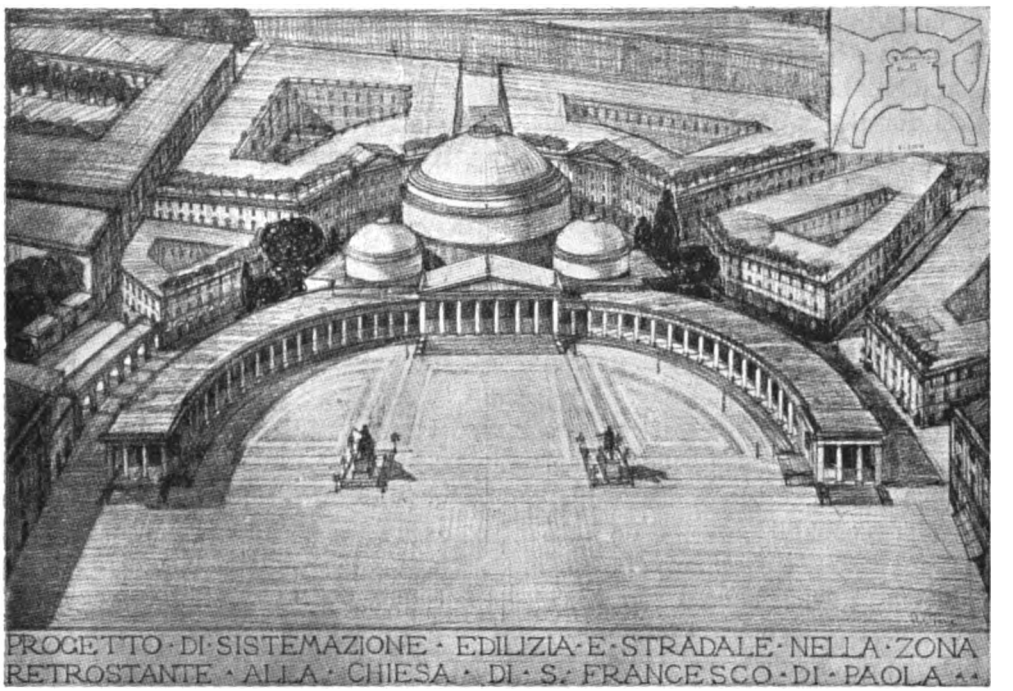


Fig. 154. — Napoli. Piazza del Plebiscito secondo le proposte della Commissione del Piano regolatore.
Sistemazione degli edifici retrostanti perchè non alterino la linea monumentale.

Fig. 155. — Napoli. S. Caterina a Formiello.
Esempio di sistemazione di diradamento recante la liberazione di un monumento.

Digitized by Google

senza uniformità, tutto è in armonia in una vittoria dell'asimmetrico, dove tutto è bellezza in un continuo predominio di curve, di flessioni, di angoli sopra la monotonia del parallelismo ».

Così dunque tanto dovrebbe essere ampio lo studio integrale della città nel provvedere ai quartieri di ampliamento ed alle arterie di circolazione, tanto deve essere spicciolo e limitato questo studio, fatto con somma cura punto per punto, della sistemazione delle zone interne. Occorre anzitutto determinare, sulla conoscenza precisa degli elementi di vario genere, relativi alla via ed alle case, all'arte ed alle storiche vicende, quali siano i capisaldi immutabili, cioè di edifici di carattere storico ed artistico che debbono essere conservati, le opere ed i gruppi di cui deve esser rispettato l'ambiente; la possibilità del diradamento deve essere poi considerata dai punti di vista del massimo rendimento di luce ed aria che una parziale demolizione può portare alle case prossime, degli effetti prospettici che risulteranno nei nuovi quadri che verranno a comporsi, ed anche delle ragioni della viabilità; poichè alle volte piccoli tagli che pongano piazzette all'unione di due strade, che tolgano corpi avanzati costituenti strettoie, o che semplicemente smussino un angolo, possono, come s'è altrove accennato, essere sufficienti per ridare equilibrio al movimento stradale, congestionato in qualche punto. Così in Roma basterebbero provvedimenti provvisori o definitivi di questo genere per migliorare grandemente le condizioni di punti difficili e addirittura pericolosi delle vie interne, quali la Via del Leone, la Via della Scrofa presso Piazza di S. Luigi dei Francesi, la Via degli Orfani tra Piazza Capranica ed il Pantheon, la Via S. Silvestro, lo sbocco della Via di Campo Marzio, ecc.

Tutta l'opera, vasta o spicciola, di risanamento e di riabbellimento, di rielevazione, cioè, igienica ed artistica di tutto il quartiere, non può tuttavia terminare col disegno e con l'apertura di vie o di piazze, ma (con quel coordinamento che mai dovrebbe mancare tra concezione edilizia ed attività edificatrice) deve essere integrata da norme e da provvedimenti che disciplinino la fabbricazione nella zona e che promuovano restauri sistematici delle case, sia nei riguardi dell'arte che in quelli dell'igiene: restauri di arte e di adattamenti *non radicali* alle esigenze moderne spesso ottenuti col diradare ed aprire all'interno con quello stesso senso di misura adottato per la via.

In altre parole, dopo tracciati di spazi dell'organismo edilizio, dopo determinato (secondo i criteri più volte indicati) l'ordine ed il tipo economico e sociale a cui vuole indirizzarsi, come quartiere di abitazione, tutta la zona, occorre che da parte dei privati, non tanto per nobili condiscendenze, quanto per proprio interesse, e, quando questo manchi, per divieti, per aiuti, per diretto intervento dei pubblici enti, le iniziative non ostacolino l'opera, ma la secondino, la completino, la continuino nei suoi concetti fondamentali dalla via alla casa.

Da un lato dunque occorre che la nuova fabbricazione non si ritorca contro gli scopi della sistemazione adottata e li renda vani. Il criterio del diradamento seguìto nelle nostre proposte ha, per vero dire, ridotto al minimo tale fabbricazione veramente ed organicamente nuova, ma non l'ha esclusa, nè l'avrebbe potuto. Ed allora se per essa dovesse prevalere il criterio del massimo sviluppo e della massima utilizzazione, se — per precisare le idee — dopo che il Comune avesse aperto le nuove piazzette, abbattendo isolati o case, si lasciassero i proprietari degli edifici vecchi o nuovi su quelle

Digitized by Google

prospicienti rialzare le facciate per godersi egoisticamente lo spazio e la luce, si neutralizzerebbe il beneficio ottenuto a forza di denari e di piccone, poichè si toglierebbe a quelle piazzette efficacia di aereazione per l'abitato retrostante, si altererebbe l'ambiente artistico con l'aumentare la statura dei fabbricati e con l'aggiungere nuove masse e nuove forme.

Un analogo ordine di idee può applicarsi per gli edifici che rimarranno nei tratti non ampliati delle vie esistenti. Ancora qua e là si hanno quivi delle piccole case rimaste provvidenzialmente basse, ad uno o due piani soltanto; e per questo spazio aperto

Fig. 156. — Progetto dell'arch. Piacentini per la sistemazione di piazza Barberini in Roma, liberando le visuali del palazzo Barberini.

penetra un raggio fino alla base della strada, e questa respira; ma se le casette si rialzassero, la finestra sarebbe chiusa e si attuerebbe uno stato di cose opposto a quello che si propone, per superficie e non per altezza, il diradamento edilizio.

Perciò negli uni e negli altri casi, negli spazi nuovamente aperti od in quelli che rimarranno necessariamente ristretti nelle antiche condizioni, ogni aumento di massa esterna sarebbe di danno; e le formule che dovrebbero esprimere tali desiderati relativi alla fabbricazione potrebbero essere le seguenti: « Miglioramenti interni e restauri degli edifici, non rialzamenti e non aggiunta di nuovi elementi all'esterno; diminuzione di foltezza edilizia e demografica, non aumento di cubatura di costruzione ».

Come sarà possibile praticamente giungere od avvicinarsi a tali finalità, istituendo questo ordine nuovo e quasi stabilendo per ragioni del pubblico interesse, una servitù di *altius non tollendi* su tutto un quartiere?

La risposta non è semplice, nè unica, nè categorica. Solo può esserlo per le costruzioni poste sulle piazzette nuove ove la servitù può facilmente essere imposta dal Comune, che ne computerà l'equivalente economico in quella valutazione in cui d'altra parte verrà stabilito il plusvalore degli stabili per le migliorate condizioni di ubicazione.

Digitized by Google

Nel resto della zona potrà efficacemente valere l'applicazione di un particolare regolamento edilizio, che potrebbe riassumersi in alcune norme speciali. L'una dovrebbe limitare ad un massimo di m. 12 l'altezza delle case poste su vie di larghezza inferiore ai m. 6; la seconda dovrebbe disciplinare le altezze dei fabbricati d'angolo tra vie grandi e vie piccole, per modo che essi non vengano (come avviene con l'applicazione dei regolamenti vigenti) a costituire allo sbocco un'alta barriera orgogliosa, che è di danno alla estetica ed all'igiene e che isola e chiude nell'ombra la minuta congerie dell'abitato. A Bari, nel cui vecchio quartiere il sistema del diradamento è ormai in atto ed è accompagnato dalla formazione di un'arteria di attraversamento, opportunamente si è stabilito che anche su questa l'altezza delle nuove case che sorgeranno negli allargamenti non debba superare i tre piani, compreso il terreno. Altra opportuna norma ivi seguìta nello speciale regolamento edilizio è quella che non ammette che le fronti di ciascuna casa abbiano ampiezza superiore a quella data da sei finestre disposte sulla facciata, in modo da mantenere il tipo della piccola unità edilizia.

Ma oltre a questi provvedimenti di carattere generale, altri specialissimi di vario genere potranno essere adottati caso per caso. Per mantenere basse alcune di quelle casette che aprono qua e là le vie potranno essere imposti vincoli mediante parziali espropriazioni per pubblica utilità. Per impedire d'altro lato alterazioni nell'aspetto e nella mole di edifici aventi carattere d'arte, ove non si ritenga difesa sufficiente quella della Legge vigente per le Antichità e Belle Arti, potranno venire stabilite speciali servitù analoghe, ad esempio, a quelle già accennate con cui a Bruxelles il Municipio ha provvidamente ottenuto la permanente conservazione della Grande Place, che forma mirabile ambiente all'Hôtel de Ville. Perchè infine il colore delle facciate, elemento essenziale quanto la forma architettonica, rimanga in una tonalità tranquilla armonizzata col tradizionale carattere cromatico della città, basterà, senza che occorrano disposizioni nuove, curare in modo stretto l'applicazione di articoli che dovrebbero esistere in ogni regolamento edilizio; ad esempio in quello di Roma che nell'art. 82 si riferisce appunto alla tinteggiatura di edifici posti in località di notevole importanza e (basterebbe aggiungere) di speciale valore ambientale.

E nelle nuove costruzioni dovrebbe esigersi il massimo rispetto all'ambiente, che coincide col criterio della massima semplicità di linee architettoniche. Quando è possibile, si continuino i motivi delle parti rimaste di uno stesso edificio; ma negli elementi nuovi, niente facciate pseudo-medioevali, come niente facciate « alla moda », niente ornati artificiosi in istucco, ma possibilmente mostre di porte e di finestre in pietra. Se non si sa creare un'Arte nuova ambientata, si ricorra alle forme semplici, più vicine a noi, del Rinascimento; il folklorismo si esplichi non in camuffature architettoniche, ma in elementi, come balconi, loggiati, tipi di ringhiere, cassettoni per piante, ecc.

Rimane in ultimo a trattare l'argomento dei singoli restauri delle costruzioni, i quali possono essere di duplice ordine, come duplice è stato il criterio che ha informato le proposte di sistemazione edilizia, igienico ed artistico.

Per il primo è da ricercare che, nel modo istesso che dai larghi del diradamento verrà portata aria e luce tra gli isolati, aria e luce vengano portate negli abitati da una serie di provvedimenti di adattamento interno; apertura di cortili, distacchi tra edi-

Digitized by Google

fici, abbassamenti parziali di piani aggiunti, miglioramento di scale, nuova costruzione di latrine, risanamento strutturale che combatta l'umidità ed il salnitro; assoluta esclusione dell'abitazione nei pianterreni, nei cosidetti « bassi », a meno che questi non siano rialzati di almeno 60 cm. dal suolo stradale e non rispondano interamente alle condizioni richieste dall'igiene.

Occorre infatti ribadire questi concetti: Che il risanamento dei vecchi quartieri va ottenuto più dall'interno degli isolati che dall'esterno; e che spesso esso si raggiunge

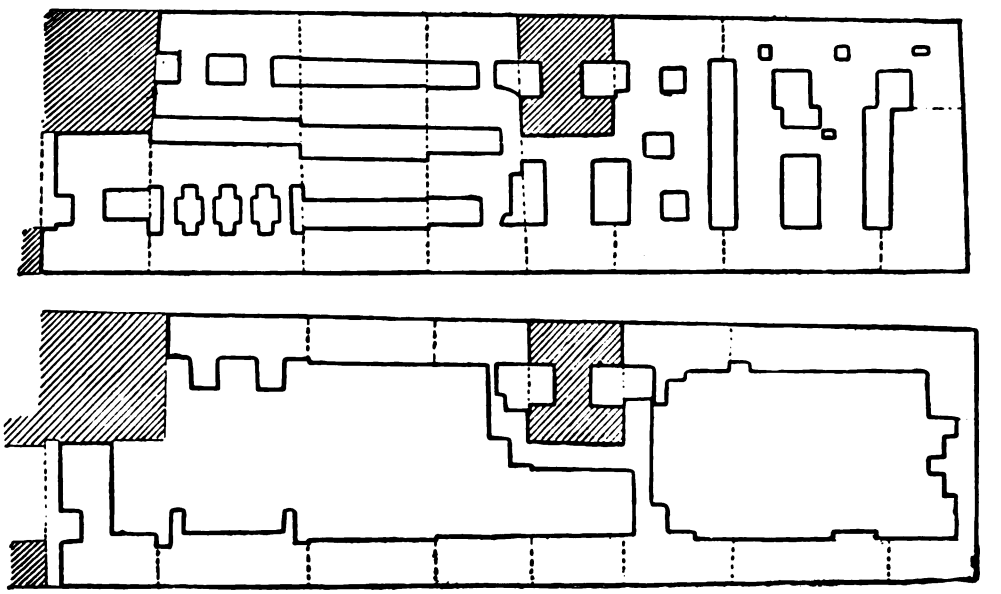


Fig. 157. — Sistemazione interna di un gruppo di edifici in Via Emanuele Filiberto in Roma, ottenuta col demolire corpi interni e riunire piccoli cortili costituendo grandi spazi sistemati a giardino. Planimetrie schematiche prima e dopo la sistemazione.

riportando le case e gli isolati in condizioni prossime a quelle originarie, poichè, come si è detto, il vecchio abitato aveva il suo ordine, la sua logica, la sua igiene, il suo decoro; e se le vie erano ristrette, quasi sempre eran bassissime le case, sicchè il rapporto era spesso migliore che non nelle vie di quartieri moderni, e l'abitazione respirava all'interno nei cortili e nei giardini (1). Solo l'addensamento e l'impoverimento progressivo hanno mutato, talora in tempi molto recenti, tali condizioni, occupando spazi scoperti e rialzando edifici ed aumentando in ogni modo la foltezza fabbricativa, sia che questo dipenda dal frazionarsi della proprietà, o, viceversa, dal passaggio a società di speculazione avide di utilizzare lo spazio nei quartieri centrali.

Certo, quando si getta uno sguardo su di una pianta parcellare dei vecchi quartieri di Roma o di Padova, di Trieste o di Bari, si è colpiti dalla mancanza di spazi liberi interni, per cui gli isolati non respirano più, simili ad individui a cui si siano sclerotiz-

(1) Di questo fatto è facile aver la prova nelle tante piante icnografiche o prospettiche che ancora si conservano di vecchie città, e che sarebbe di alto interesse il raccogliere sistematicamente.

Digitized by Google

zati e chiusi gli alveoli polmonari. E ci si persuade della necessità di piccoli sventramenti in ciascun isolato sostituiti ai grandi sventramenti di interi quartieri.

Di siffatti provvedimenti la fig. 157 mostra un interessante esempio, di cui si parlerà più ampiamente in seguito, che ha felicemente raggiunto lo scopo di aprire vasti spazi nel nucleo di edifici esistenti, densi e chiusi, ottenendo così un efficacissimo miglioramento e sostituendo nei riguardi finanziari la qualità degli appartamenti alla quantità.

Ma per ottenere questo occorre un coordinamento di provvedimenti per stabilire, ad esempio, l'ampliamento ed il collegamento di cortili esistenti, la parziale demolizione di sopraelevazioni o di corpi di fabbrica interni, l'apertura di finestre su spazi comuni o talvolta su quelli appartenenti ad altri proprietari, derogando, ove occorra, con speciali convenzioni obbligatorie alle norme del Codice civile che considerano la proprietà chiusa nel privato interesse. Per raggiungere tali scopi occorrono tuttavia enti ed istituti speciali, cioè Commissioni esecutive munite di ampi poteri e Consorzi edilizi obbligatorî tra i proprietari di uno stesso isolato.

Di questi istituti e di questi nuovi concetti giuridici ed amministrativi si tratterà più tardi. Qui basti affermare come tali lavori di trasformazione interna rispondenti alle migliorate condizioni edilizie e sociali e rimunerati dalla mutata destinazione, se eseguiti con savî criterî e controllati dalle Amministrazioni comunali non con l'applicazione metrica di un regolamento edilizio ma con larga interpretazione, sfateranno certo il diffuso pregiudizio che per le vecchie case l'igiene ed il decoro non abbiano altre risorse che il ricorrere alla *extrema ratio* dell'abbattimento.

Per l'ordine estetico del ripristino di vecchi edifici che ebbero dignità e valore di Arte e che ne conservano non troppo frammentari gli avanzi sopravvissuti, non è chi non veda la bellezza e il valore dell'opera che intende a riportare al loro antico aspetto tanti chiari testimoni del passato, non solo a ricordo, ma a funzione d'arte, non solo per erudizione, ma per visione data al popolo, per utile contributo al formarsi di una pubblica coscienza di civile coltura e di civico affetto, al fiorire di quel tradizionale sentimento di genialità italiana che avvivò ed abbellì i grandi palagi e le umili case dei nostri antichi. Togliere le amorfe superfetazioni aggiunte, ripristinare e completare gli elementi monchi o mancanti, liberare dal lividore del belletto le originarie decorazioni, « purificare l'edificio da ogni disformità ingiuriosa alla sua nobile storia e da ogni guasto dal tempo » (1), è il còmpito che direttamente s'innesta a provvedimenti edilizi, i quali, rispettando le condizioni di ambiente, abbiano riportato il decoro e la salute nel quartiere, abbiano consentito di vederne e di apprezzarne la negletta e decaduta bellezza e di comprendere l'ingiuria dell'abbandono.

Questo tipo di restauri fatti con puri intendimenti d'arte e l'altro avente per scopo la salubrità dell'abitato, possono incontrarsi nello stesso edificio senza che per questo debba nascere fra essi irreducibile contrasto: poichè essendo lo schema originario delle case ordinariamente molto più sano e razionale di quello che sia divenuto ora dopo secoli di poveri adattamenti, il riportarlo all'antico tipo è già un gran passo sulla via dell'organico risanamento, talvolta anche su quella della pratica utilizzazione in corrispondenza alle mutate condizioni di destinazione.

(1) Cfr. A. RUBBIANI, *Di Bologna riabbellita*, pag. 27, Bologna 1913.

Digitized by Google

In questo nobile campo di attività veramente « Bononia docet », o, per dir meglio, « Bononia docuit », poichè le recenti vicende edilizie mostrano anche per essa il ritorno di un oscuro periodo di incomprensione artistica, che giova sperare passeggero. A Bologna per il cosciente sentimento di privati che hanno inteso l'importanza degli elementi di bellezza che racchiudevano le loro case, per la feconda iniziativa di un manipolo di artisti e di studiosi riuniti intorno ad Adolfo Rubbiani nel Comitato per Bologna storico-artistica, per l'accorgimento con cui si è saputo volgere a criteri d'Arte l'antica tradizione degli abbellimenti in occasione delle feste rionali, tutta una serie di mirabili opere fattesi col tempo massa amorfa ha riveduto la luce, tante case di famiglie bolognesi dal XIII al XV seco , le case dei Ghislieri, de' Fàntuzzi, dei Felicini, dei Grassi, dei Lupari, dei Muzza, degli Azzoguidi ed altre moltissime, già « oscurate, manomesse, barcollanti sui loro epistili » hanno rifiorito nelle vecchie vie, ed ora rievocano « l'aspetto di gaia preziosità che Bologna aveva ai tempi della Signoria bentivogliesca » (1); sicchè, come disse Giosuè Carducci, « caduta la maschera, ora le bellezze di Bologna sorridono al sole ».

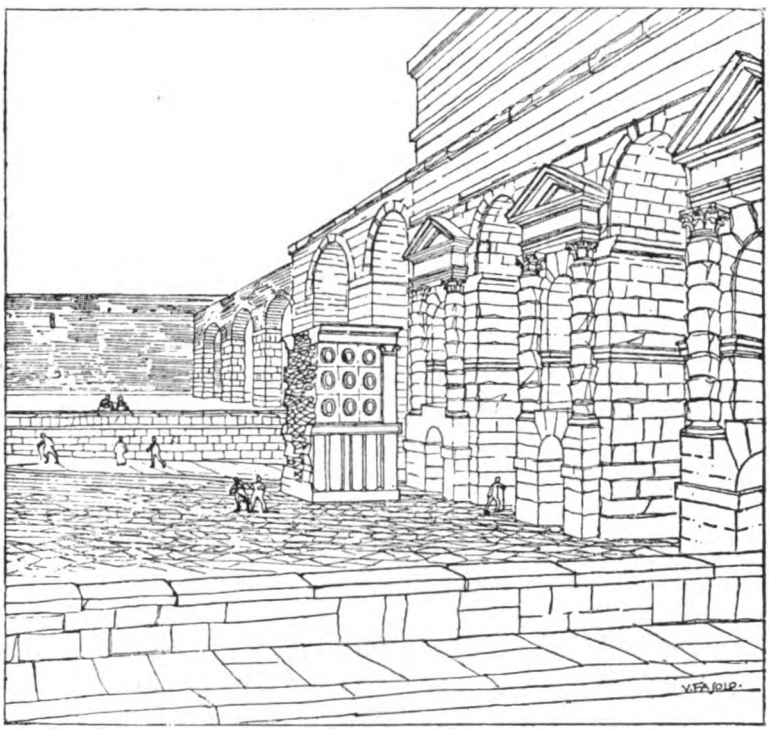


Fig. 158. — Progetto di liberazione della porta Maggiore in Roma e del sepolcro di Eurisace riportati all'antico piano (disegno di V. Fasolo).

Può darsi invero che talvolta in tali lavori di ripristino si sia esagerato nel rinnovamento e nel riabbellimento, seguendo criteri della scuola che fa capo al Viollet le Duc recanti soverchie aggiunte e soverchie detrazioni per dare all'edificio unità di stile. Ma quando trattasi non dei monumenti maggiori ma di opere secondarie di cui è superiore il valore collettivo a quello singolo, quando un fine senso d'Arte e di ambiente ha prevalso, le transazioni coi rigidi principî del restauro scientifico possono ben tollerarsi e lodarsi quando ne venga un impulso all'opera evidente di redenzione dopo il triste abbandono.

(1) Cfr. A. RUBBIANI, op. citata.

Digitized by Google

Entrano anche direttamente in questo tema le opere di parziale o totale liberazione di monumenti ora nascosti od alterati. Tanto è pericoloso, e spesso disastroso, il concetto volgare, che più sopra si è vivacemente combattuto, dell'isolamento su grandi spazi, il quale pur nell'intento di valorizzare i monumenti ne altera l'ambiente, ne muta le condizioni primitive di apprezzamento con trasformazioni che si risolvono in goffe falsificazioni, tanto invece è opportuna l'opera prudente che, senza voler esagerare, voglia riportare quei monumenti alla vista in condizioni uguali o simili alle antiche. Col togliere sovrastrutture amorfe o costruzioni che nascondono linee che eran fatte per apparire all'esterno, con l'aprire spazi di ampiezza rispondente allo stile edilizio evitando insieme le ricostruzioni di nuovi invadenti edifici di speculazione, si possono raggiungere risultati felicissimi per l'Arte, collegandoli, oppur no, coi provvedimenti del diradamento edilizio. Di essi numerosi esempi, che non richieggono speciali commenti, sono offerti dalle fig. 152, 153, 155, 156, 158, 169, 174, 176.

Insieme col restauro degli edifici dovrebbe procedere l'abbellimento della strada, ed in principal modo l'« arredamento » dei larghi e delle piazzette nuovamente create. Dove è possibile dovrebbero porsi giardini, anche se di pochi alberi, ed aiuole e fontane chiocciolanti tra il verde ed i fiori. Anche sarebbe opportuno disporvi, non già i monumentini onorari in cui così spesso si rimpiccioliscono le nostre glorie, ma i tanti elementi dispersi superstiti dalle demolizioni e dagli scavi, sperduti nei magazzini comunali, come edicole, fontane, are, targhe, stemmi, frammenti architettonici che tornerebbero così ad una provvida funzione *ad ornamentum urbis*. Ed i nuovi piccoli spazi tranquilli e raccolti riaperti nell'abitato ne trarrebbero quel suggestivo carattere intimo della vecchia edilizia, che ad ogni angolo imprimeva un aspetto individuale con un ricordo grafico e figurativo di cronistoria, con una semplice impressione d'Arte.

Questo della riutilizzazione di reliquie d'Arte ormai prive del primitivo loro luogo è concetto che nei vecchi quartieri rinascenti può avere molteplici altre applicazioni utili (1). Porte e finestre e portici di cortili e tanti altri elementi architettonici in pietra, tratti dalle distruzioni in passato così frequenti (per Roma si sarebbe con essi potuta ricomporre tutta una città magnifica dopo le sistemazioni degli ultimi sessant'anni) sono condannati a scomparire se non si dà loro un utile impiego non troppo dissimile dall'antico; si salvano, e recano alle vie nobiltà e carattere, se si pongono nuovamente in opera. Qualche piccola iscrizione può rispondere agli onesti scrupoli della autenticità, documentando la provenienza dell'opera e la data del nuovo collocamento in questo museo all'aperto.

Ma ritorniamo al sistema del diradamento ed ai suoi non pochi quesiti. Migliorato il quartiere con l'opera concomitante della spicciola sistemazione edilizia e di un risanamento e di un restauro che vada dall'interno all'esterno, aumentata l'efficienza dei pubblici servizi e stabilito il nuovo ordine di pulizia, di sanità, di decoro, vien da domandare a quale funzione sociale ed urbanistica va allora destinato il nuovo quartiere.

---

(1) Cfr. G. GIOVANNONI, *Reliquie d'arte disperse per la vecchia Roma* (*Nuova Antologia*, 1° agosto 1908). Occorre ricordare come siffatta riutilizzazione di antichi marmi è stata pur in passato frequentissima; ovunque nelle città italiane sono porte quattrocentesche trasportate e talvolta trasformate nei secoli successivi.

Digitized by Google

La risposta è data da tante zone di vecchie città che invece di essere decadute ad un infimo grado sono rimaste centro di una vita borghese modesta e tranquilla, in una « pace sobria e pudica » tra le piccole vie e le piazzette raccolte: gran parte della vecchia Firenze, salva dal cataclisma che ha imperversato nel centro, tanti bei quartieri di Venezia, di Siena, di Bologna, di Ascoli, in Roma stessa (che pure nel quartiere di Ponte presenta uno dei casi più tipici di involuzione urbanistica) le regioni sotto al Campidoglio, tra Piazza Margana e Piazza Campitelli, od in Via dell'Anima, in Via delle Coppelle, in Via Giulia. Non quartieri popolari, ma non abitazioni troppo ricche, negozi e piccole industrie, ma non importanti centri d'affari; abitazioni confortevoli di gente tranquilla che non vuole allontanarsi dal centro, od anche di famiglie signorili che intendono (e questa coscienza va rapidamente diffondendosi) quanto meglio si viva nei grandi ambienti e sui nobili cortili di un vecchio palazzetto restaurato, anzichè in un villino di carta pesta della zona periferica, dai muri sottili, dalle camere piccole e basse, dal meschino aspetto; sulle vie di passeggio i negozi, tanto più frequentati in un ambiente di movimento non intenso; sedi di associazioni di coltura e di Arte, e quelle delle industrie artistiche rifiorenti anch'esse sul tronco della tradizione.

Dice opportunamente a questo proposito il Piacentini (1): « La città vecchia rimarrà come la *Cittadella;*... e rimarrà (intendiamoci bene su questo) *viva;* ma di una vita meno bottegaia, meno contaminata dalle mille necessità moderne, che sono in assoluto contrasto con la sua fisonomia; sarà la *tribuna* preziosa ove si conservano con religione i tesori e le tradizioni delle epoche trascorse.

« Ed oltre a tutto questo grande ed alto mondo, nelle strade più tranquille e tortuose, nelle piazze armoniose e canore sosteranno, sontuosamente ospitati, i forestieri attoniti ed ammirati, vivranno gli artisti assetati di carattere, i negozianti di antichità, tutti coloro (e sono molti) che dell'antico e per l'antico vivono ».

A questi concetti il Fagnoni ha recentemente aggiunto, traendo occasione da suoi studi di diradamento del quartiere di Santa Croce in Firenze, alcune interessanti proposte (2).

Nel necessario risorgere dell'italiano Artigianato, destinato a riprendere non soltanto una nostra tradizione, ma anche un assetto economico atto a rivalutare l'individualismo del nostro operaio, la intelligenza d'Arte ancor viva nel nostro popolo, occorre pensare alla formazione di quartieri artigiani, quali concentramento di laboratorî e botteghe di lavoratori di una stessa arte, in una zona scelta opportunamente nella città, in condizioni tali da essere insieme centri di produzione e di mercato. Orbene nulla può esservi di più adatto che dar luogo a tali quartieri appunto in quei nuclei ambientali pieni di grazia, di armonia, di colore, di carattere, prossimi al centro, ove talvolta gli stessi nomi delle strade ricordano l'antica analoga destinazione. Ed in tal modo il problema artigiano si innesta in quello generale della trasformazione e della utilizzazione degli antichi nuclei caratteristici cittadini.

---

(1) M. Piacentini, op. cit., pag. 14.

(2) Cfr. R. Fagnoni, *Quartieri artigiani* (Relazione al I Congresso nazionale dell'Artigianato, Firenze 1929).

Digitized by Google

Questi concetti e queste proposte relative alla riutilizzazione dei vecchi quartieri migliorati ci assicurano che i concetti che ora si espongono non sono un sogno irrealizzabile di idealisti che vivono nelle nuvole, ma possibilità concreta e pratica, poichè il tornaconto finanziario, essenziale elemento dinamico, interviene per la realizzazione. Non interviene certo con la fantasmagoria illusionistica di immensi guadagni, come nelle trasformazioni di un vecchio quartiere nella grande City modernistica, ma con la previsione di un reddito sicuro del capitale impiegato per le modificazioni occorrenti e di un suo incremento progressivo. Alla distruzione si è sostituito l'oculato lavoro di adattamento, come in una piantagione un buon agricoltore procede a razionali e prudenti lavori di potatura e d'innesto che fanno rigermogliare le vecchie piante.

Ma a questa dimostrazione della convenienza economica, che accompagna la ricerca, cioè l'aumento del frutto, al miglioramento recato dalle opere intraprese, occorre aggiungere un'altra dimostrazione di ordine architettonico: quella cioè che l'organismo dell'edificio non risulti inadatto alla sua nuova funzione.

E la dimostrazione non è difficile, sia quando si pensi che le condizioni infelici dei vecchi edifici son dovute non già ad illogica concezione, ma a peggioramenti successivi, sia quando si faccia appello alle tante risorse della tecnica architettonica moderna.

I miglioramenti delle condizioni dei singoli fabbricati possono considerarsi nei riguardi costruttivi (rinforzo statico di elementi essenziali, come muri e solai); nei riguardi igienici (illuminazione ed aereazione di interni spazi oscuri, lotta contro l'umidità di murature e di pavimenti, dotazione di cessi e bagni e dei relativi impianti sanitari razionalmente disposti); nei riguardi della comodità e della pratica utilizzazione in rapporto alle moderne condizioni di vita (disimpegno degli ambienti, scale agevoli e facilmente accedibili, ecc.).

Con uno studio paziente ed ingegnoso questi miglioramenti possono riuscire più facilmente di quanto a prima vista sembri. Basta infatti spesso introdurre un cortiletto od una chiostrina in uno schema planimetrico, vuotando un ambiente scuro intermedio, per illuminare ed arieggiare l'interno della casa, disponendovi intorno ingressi e cessi e bagni. Basta diminuire un ambiente in profondità per poter ricavare lo spazio per ascensori e per piccoli vani pel telefono. Le iniezioni di cemento riescono a rinforzare muri fatiscenti, come a porre un ostacolo alla umidità che risale dal terreno. Ai loggiati riaperti una chiusura a vetri riesce a mantenere il carattere architettonico conciliandolo con le nostre abitudini freddolose. I mezzi costruttivi basati sull'impiego del ferro e del cemento armato riescono agevolmente a portare ballatoi in sporgenza, a sorreggere pareti sopra arditi porticati, a disporre in falso muri e tramezzi mutando, ove occorra, la distribuzione nei diversi piani. Si ottiene con questo un edificio che come tipo planimetrico è lontano da quello odioso dell'appartamento moderno, con un corridoio scuro centrale e due serie di camere tutte uguali schierate a destra ed a sinistra; ma appunto per questo è più simpatico e forse anche più utile. Si incomincia ora anche negli schemi dell'Architettura moderna dell'abitazione o dell'ufficio a vedere come un vestibolo (*hall*) abbastanza ampio, che serva di disimpegno alle stanze e sia di uso comune, risulti più utile del corridoio longitudinale; ed una camera da pranzo possa anche essere ambiente di passaggio per un gruppo di altri ambienti, e così via. Appare

Digitized by Google

cioè che come nella struttura di una città alla esagerata uguaglianza occorre sostituire un nuovo ritmo, così occorre fare nella struttura di una casa. Tanto meglio dunque quando questo ritmo esiste e può, con opere non difficili, esser ripreso.

Le figure qui unite (fig. 159 A e B, 160 A e B, 161, 162) ci mostrano alcuni esempi di siffatte trasformazioni planimetriche in case, modeste o nobili, di Roma; e non sembra che richieggano speciali commenti.

L'opera del miglioramento non termina nella riforma dell'organismo, ma prosegue nelle opere di finimento e di arredamento; tipi di pavimenti, di tramezzi leggeri, di superficie coibenti ed isolanti, di impianti varî che costituiscono quasi i nervi di una casa, possono trovare le loro applicazioni utili forse più nel rinnovare in forma decorosa vecchi edifici anzichè nei nuovi, i quali mostrano sempre l'impronta della costruzione stampata in serie, mentre i primi mantengono, pur nella loro incompletezza, un carattere individuale, che li rende simpaticamente adatti alle esigenze individuali.

È corrente pregiudizio che sia più pratico ed economico il costruire una casa nuova anzichè riattarne una vecchia. Ma questo è spesso lontanissimo dal vero quando dall'empirismo e dalla faciloneria di alcuni professionisti, che non vogliono troppo affaticarsi a trovare soluzioni minuziose e non hanno cura di seguire i progressi della tecnica e dell'industria di oggi, si passa ad uno studio coscienzioso e razionale. Sarebbe ora che si determinasse un tipo di « specialisti del restauro » (che gli scettici potrebbero volentieri paragonare ai tecnici delle *maisons de beauté*) pei quali fosse attività normale l'opera complessa del miglioramento estetico, igienico, pratico delle case « decadute », sì da adattarle alle funzioni di vita nuova, nel modo non radicalmente ed assurdamente trasformatore, ma tale da secondare il tipo dell'edificio e da trovare ampi vantaggi economici nella rispondenza tra la mutata destinazione e la posizione centrale.

In queste sistemazioni edilizie del tipo che ora s'è illustrato la principale difficoltà riguarda il modo pratico e concreto con cui le Amministrazioni possono in parte attuarle, in parte promuoverle, destando ed inquadrando l'attività privata. Complesse e minute sono le esigenze che bisogna soddisfare, a cui fanno capo, tra loro equilibrandosi, i concetti dell'igiene, della bellezza pittoresca, dei ricordi d'Arte, talvolta anche della viabilità; complessi e minuti i mezzi per svolgere gradualmente i provvedimenti di ritocchi edilizi e di restauri architettonici, di prudenti rinnovamenti di case amorfe, di spostamento di popolazione, di utilizzazione nuova determinata da criteri economici e sociali; ed occorre per questo una competenza varia ed una sensibilità vigile, occorre una attività che da un lato segua metodi industriali, dall'altro risponda ad intendimenti d'Arte e dia le massime garanzie di rispetto a quello « spirito della città » che muove appunto l'opera provvida.

L'Amministrazione comunale può e deve compiere la parte edilizia della sistemazione: attuare per gradi il diradamento, provvedere al miglioramento di tutti i pubblici servizi, preparare uno speciale regolamento edilizio che disciplini le nuove opere, evitando, come si è accennato, che esse tornino a vantaggio di pochi. È inoltre suo còmpito essenzialissimo provvedere a tutti i pubblici servizi, specialmente quelli di fornitura d'acqua e di fognatura, ed alla regolare nettezza e disciplina nelle vie; e questo che sembra dovere elementare è invece spesso trascuratissimo nei vecchi

Digitized by Google

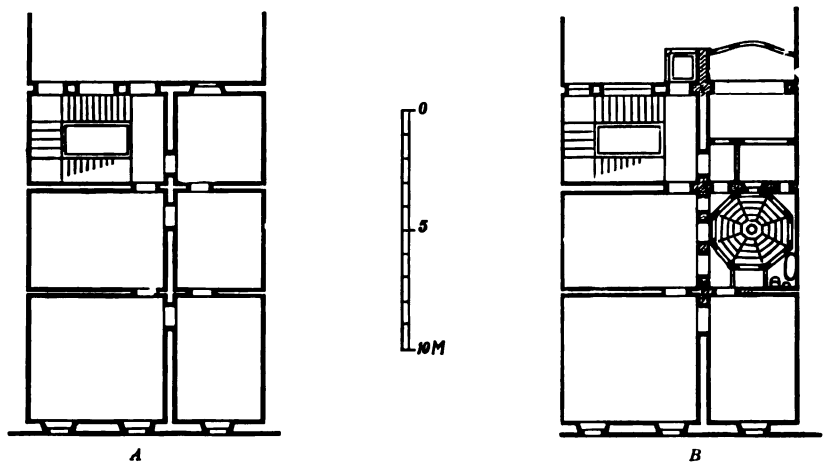


Fig. 159 *A, B.* — Pianta del 1° piano di una piccola casa in Roma prima e dopo la trasformazione.

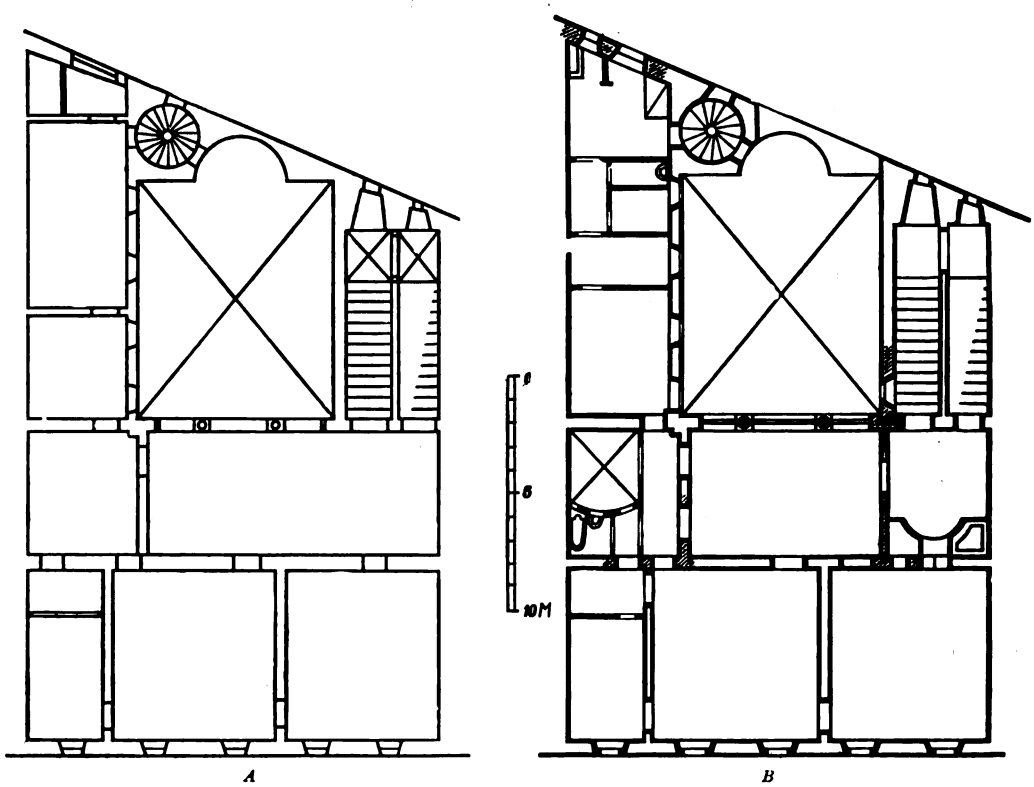


Fig. 160 *A, B.*

Pianta del 1° piano di una casa cinquecentesca in Roma (via Giulia) prima e dopo la trasformazione.

ESEMPI DI ADATTAMENTO DI VECCHIE CASE.

Digitized by Google

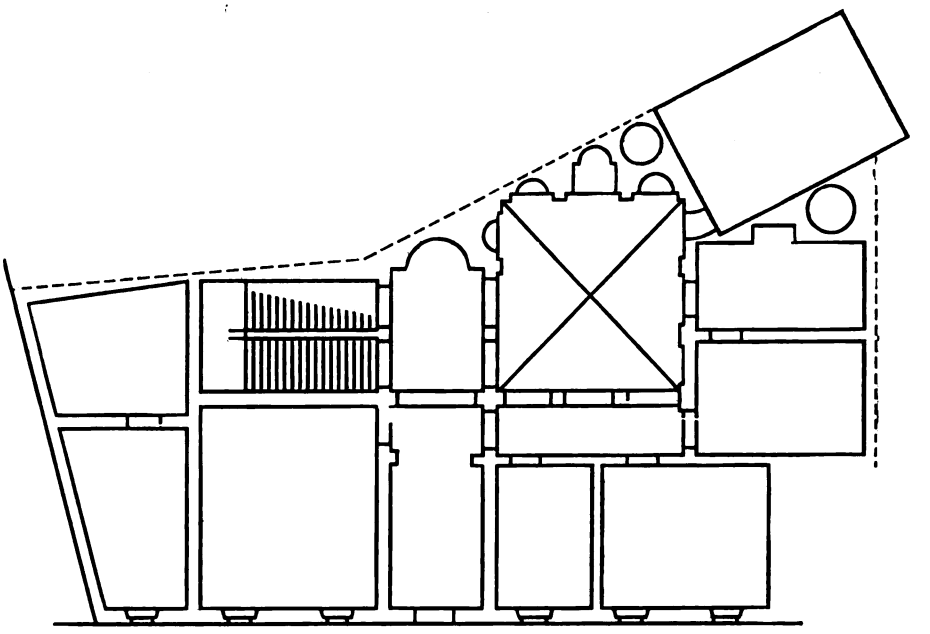


Fig. 161. — Pianta del piano terreno di un edificio secondo i disegni di Antonio da Sangallo.

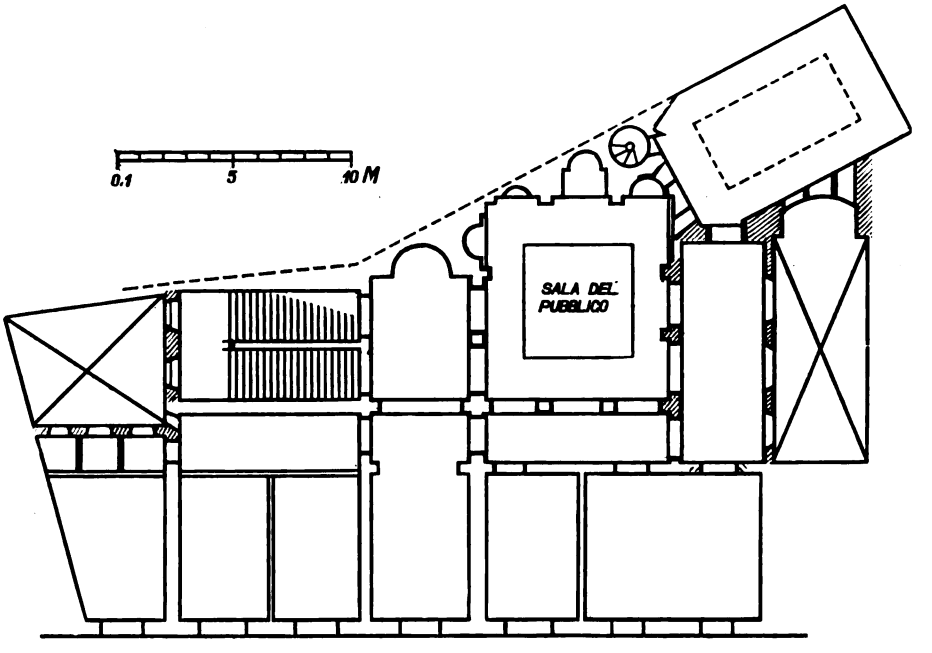


Fig. 162. — Pianta dello stesso edificio in parte adattato a sede di una piccola banca.

ESEMPI DI ADATTAMENTO DI VECCHIE CASE.

Digitized by Google

quartieri (1) lasciati in uno stato di sporcizia e di abbandono. Può promuovere facilitazioni di ordine finanziario pei proprietari che migliorano e restaurano i loro stabili, e le facilitazioni possono essere varie: esenzione per un lungo periodo dalle imposte sui fabbricati per le case restaurate; esenzione dai dazi pei materiali da costruzione occorrenti pei lavori; premi in denaro da assegnarsi ogni anno a quei proprietari che abbiano compiuto i restauri migliori. Anche potrebbe d'altro lato l'Amministrazione comunale valersi dell'arma validissima di dichiarare inabitabili quelle case in troppo deficienti condizioni igieniche. Potrebbe infine dare l'esempio di qualche bel restauro in stabili di proprietà comunale, a sprone ed a guida dell'attività dei privati.

Più di questo non può ad un Comune domandarsi. Tutta un'opera volta ad una valorizzazione economica che compensi delle spese di sistemazione, e la costruzione in zone eccentriche di abitazioni modeste ove trasportare gli abitanti dei vecchi quartieri e la propulsione ed il consiglio verso i singoli proprietari affinchè provvedano ai restauri delle loro case, e la sostituzione ad essi mediante acquisti od espropriazioni, mediante lavori di trasformazione e successiva rivendita degli stabili rinnovati, ecco una serie di còmpiti a cui nessun ufficio municipale può essere preparato, nessuna pubblica finanza può essere autorizzata.

Occorre d'altra parte in questo caso diffidare ordinariamente della privata industria edilizia, che invece nei còmpiti di costruzione nuova è la diretta ausiliaria, la naturale esecutrice. Troppe sono le tendenze dell'interesse a rallentare le remore, troppe le tentazioni di far più del necessario volgendo a proprio vantaggio le iniziative del restauro, con lo scegliere soltanto quelle che appaiono finanziariamente utili e col dare principale sviluppo, senza altra norma che quella del tornaconto, alle radicali ricostruzioni, specialmente di quegli edifici che son privi di essenziale valore d'Arte e che quindi sembrano tali da lasciare piena libertà all'attività nuova, ma che invece per la vicinanza di quelli più pregevoli e per l'associazione ambientale richieggono non minori cure e non minori garanzie. Può l'iniziativa ben controllata di un privato speculatore essere utilizzata per un tema singolo, ma diviene inevitabilmente pericolosissima se presiede (con quelle concessioni di cui tanto abusano le Amministrazioni comunali) alla sistemazione di tutto un quartiere.

Unica soluzione, in questo caso tipica e necessaria, è quella della creazione di un ente apposito, di amministrazione autonoma, scevro da fini di lucro ma solo preoccupato di una savia amministrazione nel pubblico interesse, a cui siano conferiti tutti i poteri e facciano capo tutte le competenze: i poteri derivanti da speciali norme legislative e regolamentari per le espropriazioni per pubblica utilità e per le possibilità di negoziare gli stabili; le competenze artistiche e storiche, per parziale delega delle Regie Sovraintendenze ai monumenti, amministrative per rapporti con enti finanziari e con istituti di case popolari, sanitarie per incarico o per intervento dell'autorità comunale.

Duplice il funzionamento dell'ente: di sprone e di aiuto ai privati, di opera diretta in loro sostituzione.

(1) Caso tipico è quello di Bari vecchia. È bastato l'intervento di una sana energia perchè in un anno le piccole strade ed i sottoportici da uno stato di luridume cambiassero totalmente aspetto. Se ora intervenisse una regolare fognatura e si vietasse l'abitazione nei « bassi », anche prima dei miglioramenti edilizi il vecchio quartiere diverrebbe uno dei più sani della città.

Digitized by Google

Quanto ai privati: costituzione di consorzi edilizi ed architettonici sotto la presidenza dell'ente stesso, ausilio per facilitare le pratiche, per fornire gratuitamente progetti, per procurare direttamente od indirettamente il credito edilizio a buone condizioni, per assegnare sussidi da concedersi in quei casi in cui manchi la convenienza economica, ed occorra determinarla con contributi corrispondenti in certo modo all'interesse generale verso il restauro singolo.

Quanto a dirette iniziative finanziarie ed architettoniche: acquisto di stabili di speciale interesse d'Arte o di speciale deficienza di condizioni costruttive, sociali ed igieniche, e rivendita dopo le trasformazioni ed i restauri. Accordi con gli istituti delle case popolari per le nuove costruzioni ed eventualmente per l'esercizio e l'amministrazione dei vecchi stabili; accordi con altri enti, ad esempio con la Federazione Artigiana, per la utilizzazione e l'assegnazione dei locali adibiti ad uso speciale.

Non è escluso che gli enti di cui ora si ragiona possano essere appunto gli istituti per le case popolari, a cui non mancherebbe la figura giuridica per intraprendere simili operazioni. Raramente tuttavia potrebbero essi essere adatti per quei casi in cui il restauro da promuovere è decisamente antieconomico o risponde ad una destinazione signorile; e d'altra parte non si può loro domandare una specifica preparazione artistica. Se si esclude qualche lodevole esempio, come quello dell'Istituto per le case popolari di Roma, il sentimento d'Arte non appare nella produzione di siffatti istituti molto elevato, nè molto incoraggianti le loro attitudini!

Occorrerebbe a questi enti un capitale di partenza, che potrebbe essere fornito dai Comuni, dalle Casse di risparmio, da Istituti di beneficenza e d'Arte ed eventualmente da Comitati di cittadini solleciti della bellezza e del decoro della loro città; e dovrebbe il capitale rinnovarsi con una saggia amministrazione. Sovrattutto occorrerebbe intraprendere l'opera di rinnovamento e di restauro non in modo sporadico per case isolate tra loro lontane, ma sistematicamente per nuclei compatti, in cui il miglioramento possa estendersi a tutta una parte del quartiere ed invogliare tutta una classe di cittadini a secondarlo, occupando le abitazioni e le botteghe come una vera colonia nuova.

Incontro a queste iniziative dovrebbe venire l'opera di restauro di quegli edifici che hanno un singolare interesse di arte e di storia, le gemme del quartiere, che, rimesse in luce, riflettono su tutto l'abitato la nobiltà del loro carattere. Ed in questo tema l'iniziativa privata, od anche quella degli enti autonomi sopra indicati, deve cedere il passo, salvo casi eccezionali, all'opera diretta, od almeno al diretto controllo, degli Uffici statali, cioè le Sovraintendenze all'Arte medioevale e moderna. Ma a queste occorre fornire non solo i mezzi, espressione del collettivo interesse spirituale e materiale, ma benanche il titolo per intervenire.

Pochi sanno infatti che le vigenti Leggi di tutela del patrimonio artistico nazionale offrono poteri molto limitati e di non pratica attuazione per promuovere e per imporre i restauri suddetti. Esse stabiliscono bensì che quando un proprietario intende eseguire opere d'innovazione in stabili per cui è notificato il vincolo d'importante interesse, debba riportarne l'autorizzazione dal Ministero della Educazione Nazionale (1); ana-

(1) Art. 12 e 13 della Legge 20 giugno 1909, e art. 40 e 74 del relativo Regolamento del 30 gennaio 1913.

Digitized by Google

loghe norme determinano per gli edifici costituenti ambiente a quelle di maggiore importanza (1); stabiliscono l'obbligo dei proprietari di eseguire i lavori che di quegli edifici valgano ad assicurare la conservazione e sanciscono il diritto di esproprio (2) (difficile e quasi impossibile ad esercitarsi) in quei casi in cui sia ben dimostrato la inadempienza dei proprietari stessi. Ma per quanto concerne la iniziativa di positivi restauri, non puramente conservativi, ma di miglioramento e di ripristino (come il togliere piani aggiunti, riaprire arcate, completare cornici, ecc.) nulla contengono; solo possono in tali casi attribuire allo Stato, ai Comuni, a speciali enti una generica facoltà di espropriazione (3) che in realtà è ancor meno di quella precedentemente indicata, per mille difficoltà, applicabile. E principale di queste difficoltà si è quella dell'incertezza sullo stabilire un compenso per quanto riguarda il valore artistico degli edifici; il quale può essere valutato in cifre enormi se non interviene, come dovrebbe intervenire ed essere ben sancito, il criterio che per tale valore artistico deve intendersi quel maggior valore venale che dalla bellezza o dall'interesse dell'opera può venire al suo giusto prezzo e che in questo non deve prescindersi dalle limitazioni alle trasformazioni ed alla vendita stabilite dalla legge stessa.

Di varissimo ordine sono dunque i provvedimenti, complessa e multiforme è l'opera così immaginata, da condursi con prudenza, con andamento graduale, con un programma di integralismo che non perda di vista nessuno dei diversi scopi proposti; ma è sicuramente positivo il risultato, se perseguìto con la continuità di un pratico programma vivificato dalla continuità di una tradizione e di un pensiero, nobile e degno lo scopo, che è quello di redimere, salvandole dalla volgarità internazionale che tutto uguaglia, tante zone caratteristiche delle nostre vecchie città. Sorride alla mente l'idea che, mentre le novissime agglomerazioni si distendono per le dolci campagne in quartieri allietati dal verde e dal sole, nell'interno delle città che tanto vissero la scienza e l'arte moderna si uniscano per ridestare, non per violare « l'anima dei secoli ».

***

Dopo la teoria, gli esempi, o di opere attuate, o di proposte e di progetti tipici e significativi.

Bello ed interessante esempio concreto è quello in via di esecuzione per uno dei vecchi quartieri di Siena!

Il quartiere del Salicotto, posto in quel tentacolo della pianta di Siena immediatamente sottostante al palazzo Pubblico, è uno dei quartieri senesi non certo tra i più interessanti, ma non privo di carattere e di valore pittoresco; ma è anche il covo di una terribile malattia, la tubercolosi. La provvida iniziativa del Podestà Conte Bargagli Petrucci ne ha avviato l'opera di risanamento nel modo più logico. Si sono costruiti anzitutto due quartieri eccentrici in sana e ridente posizione a Sud e ad Est della città, fuori Porta Romana e presso i Due Ponti, ed ivi si trasferisce totalmente la popolazione

(1) Art. 14 della detta Legge e articoli 77-80 del Regolamento.
(2) Art. 4, 7, 16 della Legge suddetta e art. 41-43, 66, 76 del Regolamento.
(3) Art. 7 della Legge suddetta.

Digitized by Google

del quartiere. Intanto si è preparato il piano di diradamento sulla base dello studio delle zone più chiuse e delle rispondenti aperture che rechino il massimo rendimento per la respirazione del quartiere, ma anche sulla base delle osservazioni dell'aspetto caratteristico dei singoli gruppi di case, e dei saggi eseguiti scrostando l'intonaco, sì da rendersi conto degli edifici in cui ancora sopravvivono traccie di antiche strutture o di antichi elementi d'Arte. Il piano è quello delineato nella fig. 163, ed è in corso di attuazione.

Altro esempio ci offre il suaccennato quartiere di S. Croce in Firenze, in cui le industrie delle conce ed i depositi urbani di spazzature si alternano con case squallide in tristi condizioni di addensamento e di insalubrità non dissimili da quelle testè indicate pel quartiere del Salicotto in Siena. Il progetto dell'Architetto Fagnoni (1), già citato a proposito della felice proposta di fare della zona un vero quartiere artigiano, intenderebbe lasciare intatti lo schema generale ed i gruppi di case più interessanti, ma rinnovando discretamente ed allargando in alcuni punti le maglie: una piazzetta porticata nell'incontro di Via dell'Agnolo e di Via Buonarroti, un'altra piazzetta laterale a Via Borgo Allegri, ove verrebbero salvati ed utilizzati gli alberi di un giardino privato, un piccolo tronco di nuova via parallela a Via dei Conciatori, un altro che allargherebbe la strettissima Via di S. Cristoforo, ed un terzo più ampio, avente una modesta funzione

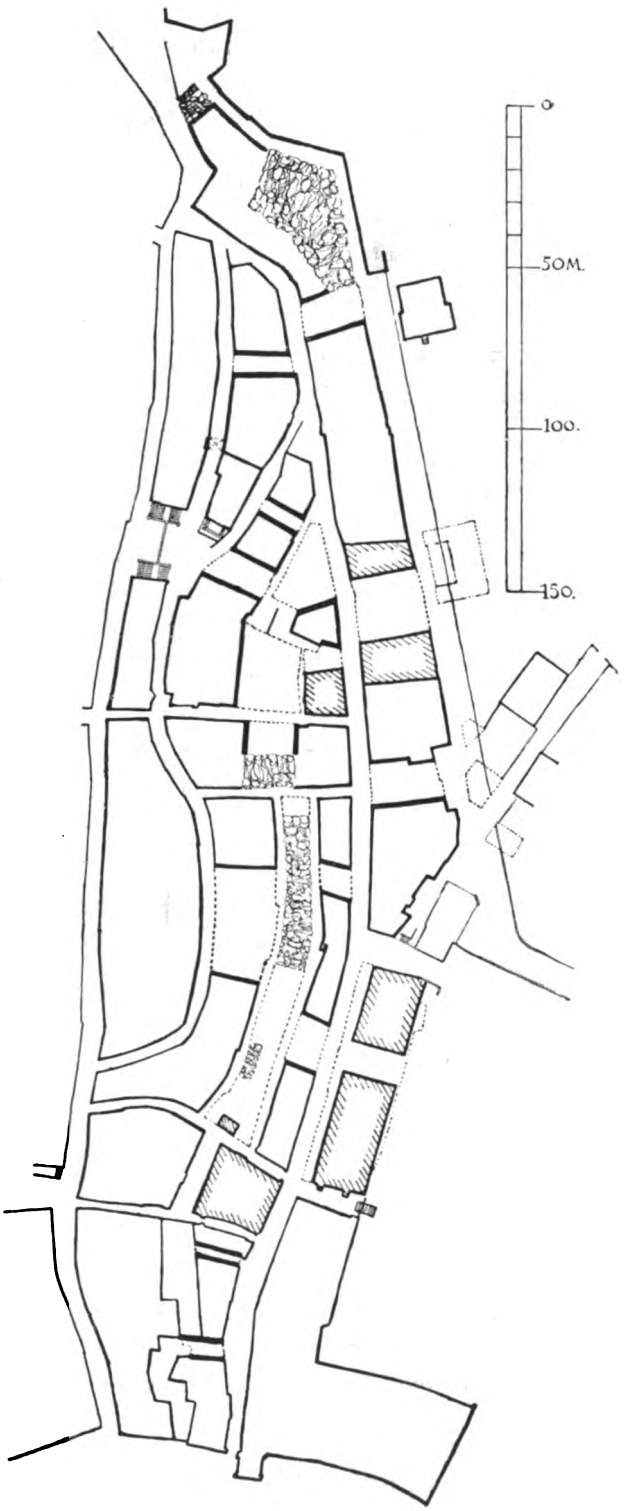


Fig. 163. — Siena. Quartiere del Salicotto secondo lo schema di diradamento iniziato.

(1) Cfr. G. GUICCIARDINI e U. GIUSTI, *Per il quartiere di S. Croce in Firenze*, Firenze 1921; R. FAGNONI, op. citata.

Digitized by Google

di viabilità, a prolungamento di Via dell'Ulivo fino al mercato di Piazza Ghiberti; e scantonature, sottoportici, innesti a baionetta in modo da proseguire il carattere vario e libero dell'edilizia fiorentina senza irrigidirlo in stucchevoli rettifili: tale il

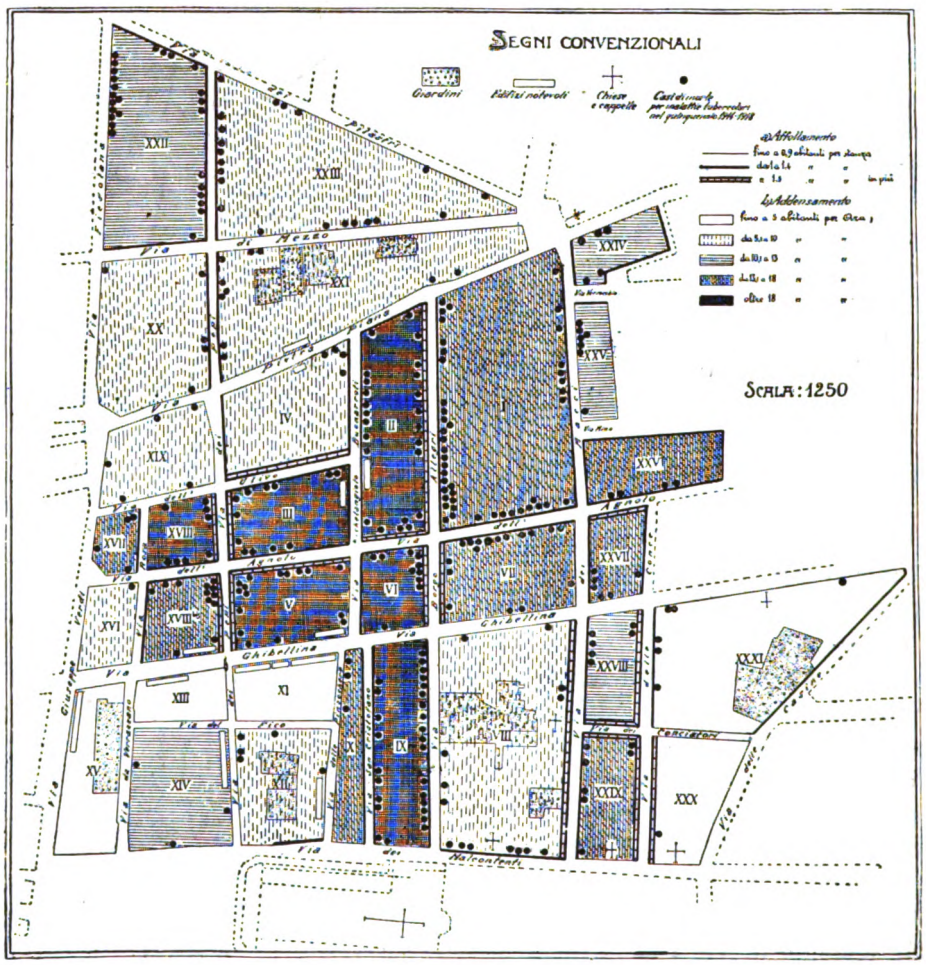


Fig. 164. — Quartiere di S. Croce in Firenze.
Pianta dimostrativa dell'addensamento e della morbilità (dall'Ufficio comunale di Statistica).

progetto che merita veramente considerazione da parte dell'Amministrazione comunale di Firenze (vedi fig. 165 a 167).

La vecchia Bari presenta, quasi ormai in atto, un più vasto esempio istruttivo di siffatte applicazioni; e già si è discorso delle vicende della sistemazione e si è accennato alle tipiche condizioni di topografia e di carattere edilizio che rendono quanto mai acconcio, in un vecchio quartiere così distaccato dal grande movimento, l'adozione del sistema.

Più che una diffusa illustrazione, che finirebbe a ripetere i concetti genericamente esposti, sono sufficienti ad indicare il carattere della prevista sistemazione la pianta

Digitized by Google

ed alcuni schizzi prospettici (fig. 168, 169, 170). Ci mostra la prima la via di attraversamento, che adattandosi al frastagliato groviglio dell'abitato col suo tracciato sinuoso, parte dallo sbocco di contro a Via Nicola Scarano e percorre longitudinalmente il

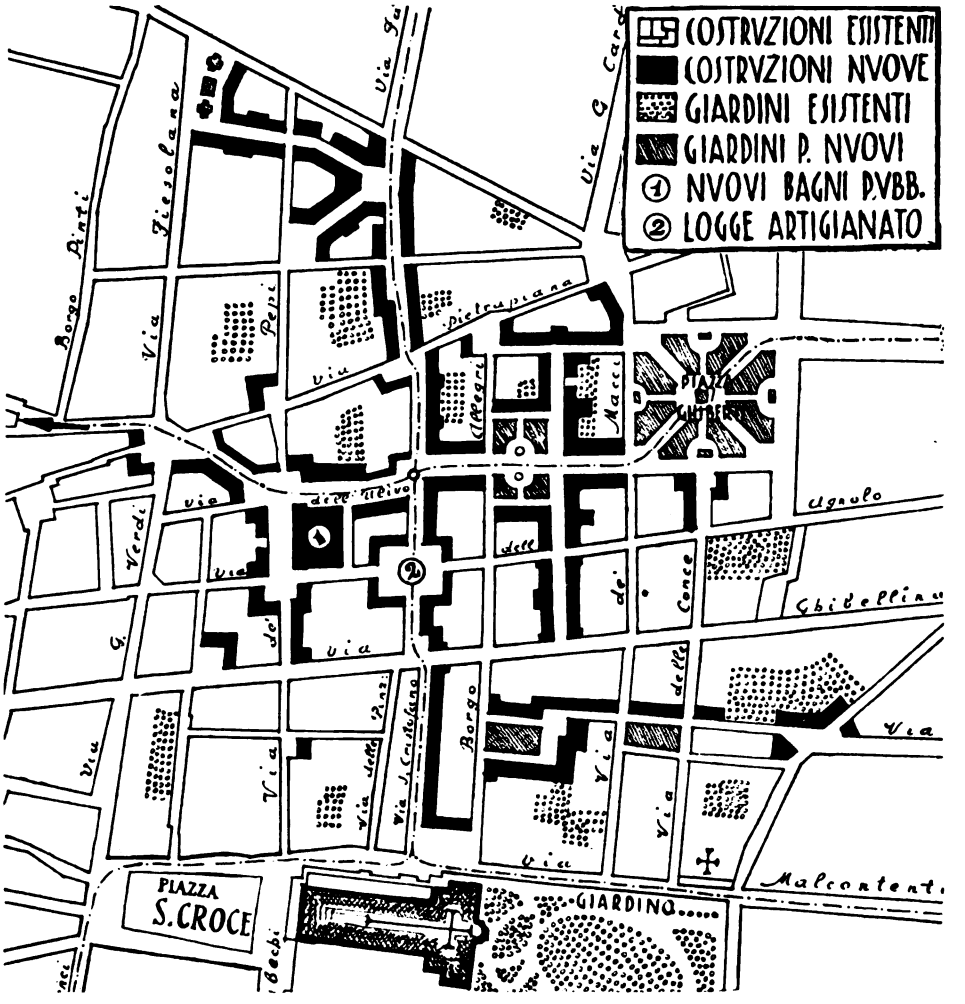


Fig. 165. — Quartiere S. Croce in Firenze. Progetto di diradamento (arch. Fagnoni).

quartiere, passando presso alla cattedrale ed alla basilica di S. Nicola, liberando nuove visuali, ma non mutandone le condizioni d'ambiente. Dalle vignette invece appare alcuna di queste nuove vedute o di quelle esistenti che rimangono intatte, e più che altro, appare il carattere edilizio ed artistico che rimane.

Intendimento dell'Amministrazione comunale è di attuare l'opera stanziando un contributo finanziario annuale, in un periodo abbastanza lungo, e valendosi dell'opera di suggerimento e di promozione di una speciale Commissione, a cui conferirà ampi poteri; in essa avranno posto, oltre ai rappresentanti dell'Amministrazione stessa, anche quelli dei Ministeri dei Lavori Pubblici, dell'Interno, nei riguardi dell'Igiene,

Digitized by Google

e del Ministero dell'Educazione Nazionale, per le questioni d'Arte. E dovrà la Commissione non solo applicare regolamenti ed esaminare progetti, ma guidare i proprietari verso l'attuazione, coi progetti concreti imposti tassativamente, coi suggerimenti ed eventualmente con aiuti; dovrà porsi in diretta relazione coi Consorzi edilizi di proprietari degli isolati, che intanto l'apposita Legge intende provvidamente istituire, sia per le valutazioni finanziarie delle indennità e dei contributi di miglioria, sia perchè dai Consorzi stessi vengano assunti lavori di parziale ricostruzione, sia infine per stabilire l'entità ed il riparto delle opere di sistemazione interna fatte nell'interesse comune, ma con differenti coefficienti di utile, ovvero di aggravio finanziario, dei singoli.

In Napoli il concetto del diradamento è stato appena adombrato nella relazione della Commissione di cui sopra si è dato notizia sol perchè quelle proposte riguardano per ora le grandissime linee e non scendono ai particolari delle varie fasi esecutive. Ma certo non può esservi campo più adatto per la sua applicazione in grande stile nei densissimi quartieri centrali. La fig. 155 ne mostra un interessante esempio per cui verrebbe liberato il fianco della chiesa di S. Caterina a Formello. Ma in molti casi il sistema potrebbe metodicamente adattarsi allo schema tradizionale dell'edificio napolitano, che ha per elemento essenziale il grande cortile con la scala nel fondo, demolendo gran parte del corpo di fabbrica posto verso la via e con questo portando lo spazio del cortile in diretta relazione con quello della via.

Il quartiere del Rinascimento in Roma. — Ma il maggiore esempio di « diradamento edilizio », a cui tutti gli altri si collegano, è quello della proposta, avanzata nel 1913 ed elaborata nel 1919, per la sistemazione del quartiere del Rinascimento in Roma. Converrà pertanto illustrarla con qualche ampiezza.

Tutta la zona che comprende i vecchi rioni di Ponte, di Parione, della Regola, ed è racchiusa nella grande ansa del Tevere è regione di alto interesse storico ed architettonico, e nello sviluppo continuo dell'Urbe rappresenta il grande periodo del secolo XV e del XVI. Come già altrove si è accennato riassumendo le vicende edilizie romane attraverso i secoli, il maggior impulso a quella attività edificatrice ivi si ebbe sotto Sisto IV, il quale energicamente intraprese, sotto la direzione dei *magistri viarum*, il tracciato e la regolarizzazione del quartiere verso il ponte. A lui vanno gli inni di lode, che ora ci sembrano alquanto esagerati, dei poeti e dei cronisti contemporanei. « Questo Campo di Marte (*Martia Terra*) già coperto d'immondizie, essi dicono (1), prende ora aspetto nuovo; la bellezza e la pulizia regnano ovunque. Onoriamo degnamente Sisto Salvatore ». E altrove (2):

Quae modo vix stabulum fuerit; te principe formam
Urbis habet, duce te reddita Roma sibi est.

In questo ventaglio di vie del periodo sistino e su quelle esistenti migliorate e sui nuovi tracciati del tempo di Giulio II e Leone X si andò specialmente addensando la popolazione degli addetti alla Corte pontificia, dei *Curiales*, ben distinta dalla popolazione romana, e fece a gara ad erigere le proprie case intorno ai pubblici edifici. Anche

(1) Cfr. E. MÜNTZ, *Les arts à la cour des papes*, vol. II.
(2) *De Urbe a Sixto viis ornata*. Epigramma XVIII; A. BRANDOLINI, Cod. Vat. Est., n. 5008.

Digitized by Google

si costituì presso la Zecca il quartiere degli affari; la via dei Banchi. Durò lo splendore per un secolo; poi la tendenza, di cui altrove si è parlato, dello spostamento del centro verso levante, favorita dai grandi lavori edilizi di Paolo III dapprima, di Sisto V poi, fece diminuire di importanza il quartiere. La vita rimase intensa lungo la Via Papale e sulle piazze maggiori; ancora si elevarono grandi fabbriche come quella dei Filippini ed il palazzo Lancellotti ed il Pamphili, e le chiese di S. Andrea della Valle, di S. Salvatore in Lauro, di S. Maria della Pace rinnovate; ma nelle zone interne dei folti rioni

Fig. 166. — Veduta del giardino di via Allegri.

Fig. 167. — Veduta del largo di via Alfieri.

Firenze. Bozzetti relativi alla sistemazione del quartiere di Santa Croce (arch. Fagnoni).

la caducità e la decadenza svolsero progressivamente il loro triste ciclo, sicchè ora sono povere e luride molte di quelle vie che furono sede della società elegante e fastosa dei curiali, dei prelati, dei banchieri, delle cortigiane in voga.

Tuttavia la miseria conserva, come bene è stato notato, molto più della ricchezza invadente; e così avviene che i segni dell'antica bellezza ancor permangono ad ogni passo nell'ombra e nella malinconia delle cose abbandonate e mutile: sono monumenti mirabili che si elevano sulle piazze racchiuse, sono gruppi di case che se pur alterate e sopraelevate, pur immiserite e sporche, serbano ancora l'eleganza delle forme e delle proporzioni, la nobiltà del materiale costruttivo, la purezza delle linee e degli ornati, sono resti di decorazione in pittura ed in graffito, e stemmi ed epigrafi, ed edicole e fontane; interi tronchi di strade, come a Via dell'Anima, al Vicolo Savelli, ai Coronari, a Via Capodiferro, a Via Giulia, a Via Monserrato, ai Banchi appaiono ancora dalla prima metà del Cinquecento quasi immutati; per moltissimi altri le variazioni e le aggiunte non sono state tali da modificare sostanzialmente per contrasto di masse e

Digitized by Google

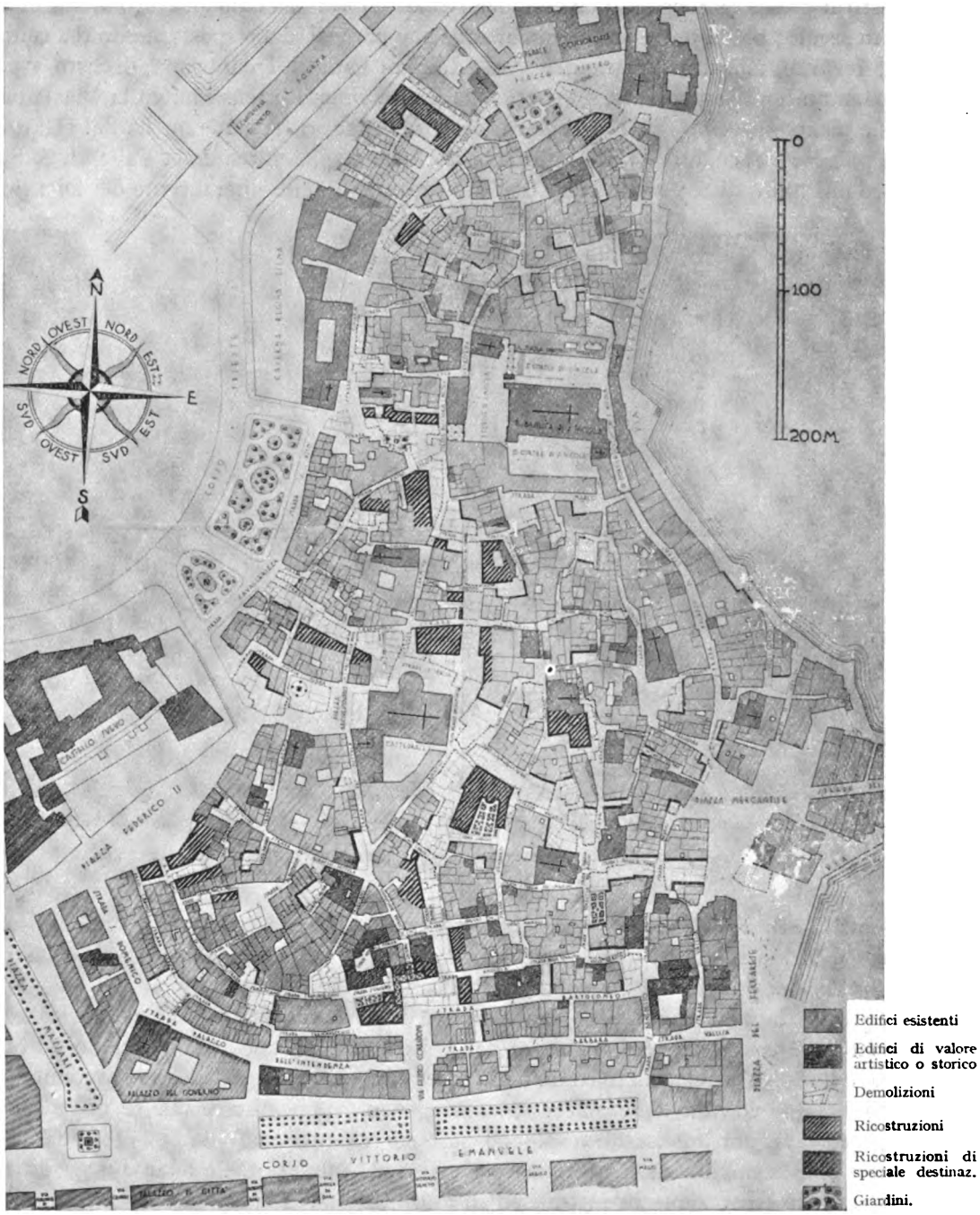


Fig. 168. — Bari. Piano di sistemazione di Bari vecchia
col tracciato di due vie tortuose d'attraversamento e l'applicazione del sistema del diradamento.

Digitized by Google

di forme il carattere primitivo; e l'aggruppamento pittoresco degli edifici e degli spazi, il vario alternarsi delle luci e delle visuali dà ai punti principali del quartiere una suggestione d'effetti che s'unisce alla suggestione delle memorie.

E le case si popolano nella nostra immaginazione di tante figure, i cui nomi sono ricordati nelle iscrizioni, i cui stemmi decorano le facciate; e dai fregi delle porte o dei cornicioni tante espressioni emanano di lieta e sana filosofia, mòniti a vivere ed a vivere

Fig. 169 — Veduta della nuova piazzetta di S. Teresa e strada con visuale della cattedrale.

Fig. 170. — Veduta della nuova strada Trecantaja in asse col campanile della cattedrale.

Bari. Bozzetti relativi alla sistemazione interna di Bari vecchia (arch. Petrucci).

bene. *Vivite laeti et benefacite* è scritto su di una casa in Via dei Coronari; *Tua puta quae tute facis* in un'altra, *Unde eo omnia* in Via di Monte Giordano; *Intra fortuna manendum*, in Via delle Grotte, *Ne quid nimis* in Via Capodiferro, *Id velis quod possis* in Via Portico d'Ottavia, *Prora et puppis est vivere* in Via degli Specchi; *Have Roma* in quella casa dei Manili che tanto esaltò la bella e grande anima romana di Domenico Gnoli (1).

Tutto questo è, e più deve tornare ad essere nitidamente, patrimonio di tutti; ma specialissimo valore assume per gli studiosi e per gli artisti, i quali possono leggere, non soltanto nei maggiori monumenti, ma forse più ancora nei piccoli edifici che direttamente rispondono ai bisogni pratici ed alle esigenze spirituali della vita civile, tutto

(1) Cfr. D. GNOLI, *Have Roma*, Roma 1919. Su queste caratteristiche di Roma del Rinascimento vedi anche P. LETAROUILLY, *Les édifices de Rome moderne*, Parigi 1843; L. v. PASTOR, *Die Stadt Rom zu Ende der Renaissance*, Friburgo 1916.

Digitized by Google

il formarsi e l'evolversi dell'Architettura di un periodo in cui fu — e lo è ancora pel sopravvivere delle sue manifestazioni — maestra al mondo.

Da quando infatti l'aureo nostro Rinascimento è divenuto per gli studiosi e gli artisti fonte di ispirazione e di studio, così come l'Antichità lo era stata nel Quattrocento e nel Cinquecento, tutte queste opere sono state ricercate, misurate, disegnate in rilievi ed in saggi di restituzione, che o ci dimostrano il valore intrinseco, o mettono in luce il collettivo valore pittoresco. E quasi quanto gli edifici maggiori ed i capolavori di quel tempo che ancora la zona conserva, come la Cancelleria, il palazzo Farnese, il palazzo Massimi, il palazzo del cardinal Nardini ed il Cesarini, la Zecca, i palazzi dei Fieschi, dei Gaddi, degli Alberini, dei Medici, dei Caffarelli, dei Ricci (Sacchetti), degli Altemps, e le chiese di S. Agostino, dell'Anima, di S. Giovanni de' Fiorentini, ed il palazzo della Sapienza e tanti altri, assume interesse la serie di edifici minori in cui può leggersi tutta la evoluzione architettonica del tipo di abitazione del Medio Evo all'età moderna.

La serie si inizia con talune costruzioni che ancora serbano il carattere medioevale romano, sia che appartengano ai primi del Quattrocento, ovvero che rappresentino una tarda continuazione di quelle forme e di quel sentimento stilistico: così l'albergo dell'Orso, gioiello architettonico che, tolte le goffe sovrapposizioni racchiudenti il triplice loggiato, può tornare a risplendere al sole; così una casetta in Via dei Coronari, che l'Adinolfi (1) vuole fosse di Fiammetta, e che ancora conserva le traccie del porticale al piano terreno, il tipico porticale delle case medioevali di Roma; o la torre dei Mellini il cui corpo guerresco è ora rivestito dai graffiti del tempo di Sisto IV (2); o la casa del celebre Burchardo, *episcopus argentinus*, della quale è già incominciato, a cura dell'Amministrazione comunale, il restauro, e che può dirsi esempio unico di un germoglio di architettura in istile *spätgotisch* della Germania meridionale trapiantato tra noi. Poi s'avanzano gli schemi quattrocenteschi, anch'essi talvolta, come si è detto, in grande ritardo, talvolta in pieno Cinquecento; ed ecco le case del notaio Sander a Via dell'Anima, dell'avvocato concistoriale Giovanni Cantalupi al Vicolo Savelli, di Prospero de Mochis, abbreviatore del Parco minore (3), dei Del Drago commercianti fiorentini ai Coronari, la casa ora dei Latini e quelle adiacenti al palazzo Lancellotti anche ai Coronari, ed il palazzo Nardini ed il palazzo dei Pichi, e la casa Bonadies a Ponte, ecco il bel portico lombardesco di S. Salvatore in Lauro e le case degli Orsini sotto Monte Giordano, quelle della Confraternita de' Fiorentini all'inizio di Via Giulia, ecco le casette decorate di graffito al Vicolo Cellini ed a quello del Governo Vecchio (4). Giunge poi il sintetismo architettonico cinquecentesco e si esplica oltre che nei monumenti sommi ben noti, in tante piccole opere di proporzioni modeste:

---

(1) Cfr. ADINOLFI, *Il canale di Ponte;* ID., *La torre dei Sanguigni;* ID., *Roma nell'età di mezzo, ecc.*

(2) Cfr. G. B. GIOVENALE, *Tor Millina* (*Annuario dell'Accademia di S. Luca*, Roma 1911).

(3) Cfr. D. GNOLI, *Pietro Rosselli architetto* (*Annuario dell'Associazione dei cultori di Architettura*, anno 1910-1911). In tale volume sono anche raccolti alcuni dei molti rilievi eseguiti nella zona dalla benemerita Associazione.

(4) Su questo gruppo di edifici del Quattrocento o dei primi del Cinquecento vedi G. GIOVANNONI, *Case del Quattrocento in Roma* (*Architettura ed Arti decorative*, 1916).

Per le decorazioni in graffito vedi JANNONI e MACCARI, *Graffiti e chiaroscuri, ecc.*, Roma 1873.

Digitized by Google

la casa Turci in Via di Parione, la Zecca (poi Banco di S. Spirito), le case a bugnato e ad ordini architettonici sovrapposti in Piazza Montevecchio a Via delle Cinque Lune ed a Via del Governo Vecchio dietro i Filippini, i palazzi dei grandi banchieri come i Gaddi e gli Altoviti e la chiesetta di Santa Maria della Quercia e la sangallesca edicola di Ponte e gli edifici civili di Antonio da Sangallo il Giovane, come il palazzo Baldassini, il palazzo Leroy (la cosidetta Farnesina ai Baullari), la casa Del Pozzo in Borgo.

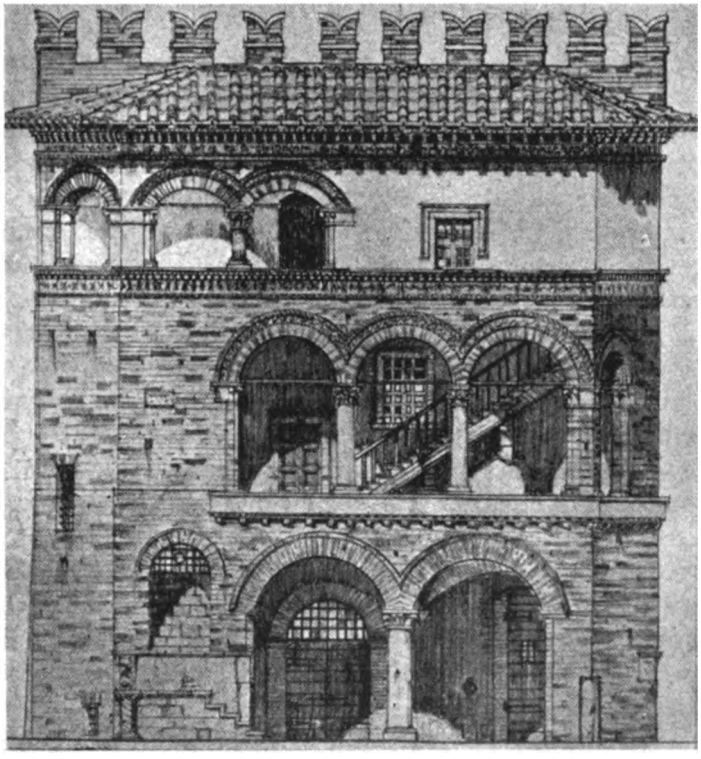


Fig. 171. — L'Albergo dell'Orso (inizio del sec. XV).

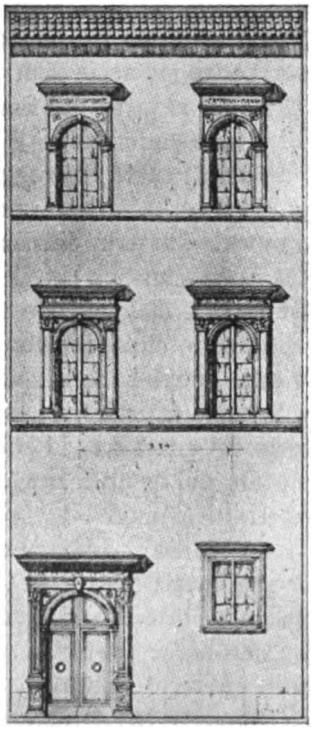


Fig. 172. — La casa De Mochis.

RILIEVI DI EDIFICI DEL QUARTIERE DEL RINASCIMENTO IN ROMA.

Ed intanto l'ornato spesso riprendeva il suo valore sulla pura armonia delle forme semplici, talvolta in espressioni plastiche come nella casa dell'orafo Crivelli in Banchi Vecchi tutta decorata in stucco, forse dal Mazzoni, e nel palazzo Spada, talvolta pittoriche come nella facciata del palazzo Ricci ed in quella di una casa a Via della Maschera d'Oro dipinte da Polidoro e da Maturino da Caravaggio. Si prelude così alle case di architettura un po' stanca della fine del Cinquecento, come la casa Vecchiarelli e le case dei Cenci, e varie altre in Piazza Navona, ed alle più fiorite applicazioni del Seicento e del Settecento che ovunque si mostrano vivaci, nei portoncini, nelle targhe, nelle edicole, nelle altane di quelle ristrette vie, che, per chi sappia esplorarle, rappresentano un vero inestimabile museo architettonico all'aria aperta.

I Lungotevere hanno circondato, compiendo non poche distruzioni, questo quartiere, ed il Corso Vittorio Emanuele lo ha traversato; altri non grandi provvedimenti relativi

Digitized by Google

alla viabilità potranno completare tale rete con una arteria Sud-Nord che tagli fuori il quartiere del Rinascimento e quasi ne costituisca il confine (1) e con una strada secondaria di accesso a Ponte Sisto.

Convogliato in queste linee tutto il movimento di passaggio e sgombrate completamente le zone interne del quartiere da ogni traffico che non sia strettamente locale, può in esse progressivamente e metodicamente svolgersi il programma minuzioso del miglioramento spicciolo diffuso per tutto il quartiere (2), del restauro, della diminuzione di densità.

Lo sviluppo di questo programma è ora possibile, dopo che sono state sventate non poche minaccie di distruzione. La più aspra fu nel 1909 quando nel Piano regolatore di Roma redatto dal Sanjust venne compresa una via tra Piazza Colonna e Ponte S. Angelo che seguiva il tracciato di Via delle Coppelle e di Via dei Coronari (l'antica *Via Recta*) tutto distruggendo nel suo passaggio.

Studiosi ed artisti sorsero in armi. Il taglio a nulla serviva come viabilità, a cui provvede l'arteria del Lungotevere Tordinona, parallela e prossima; rispondeva solo alla vana illusione che il risanamento di una zona potesse localizzarsi su di una linea, limitarsi a circa 30.000 mq. di zone a questa adiacenti quando tutta la « penisola » comprende circa 400.000 mq. nelle stesse condizioni che rimanevano immutati; con le case nuove sulla nuova via avrebbe prodotto non solo contrasto inevitabile in una delle zone artisticamente più vitali, ma costituito un alto argine a chiudere tutto il resto del quartiere. Lì per lì fu, in seguito alle proteste, adottata una soluzione ibrida, mutata poi in un razionale progetto di diradamento (3), che è rimasto nel Piano regolatore di Roma.

Lo studio si è iniziato, come dovrebbe essere sistematico in siffatti casi, dal rilievo di una specie di catasto storico-artistico per determinare tutte le unità edilizie che pel valore e l'interesse che presentano sono da mantenere immutate nella loro forma e nel loro ambiente. Ne è risultata una pianta d'insieme in cui tante aree di edifici a tratteggio nero indicano i punti dove « non si passa ».

Appunto pel carattere di complessità frastagliata e diffusa, non è possibile seguire qui il piano del diradamento altro che rinviando alla pianta che si riproduce (fig. 173). I tagli che si sono proposti rispondono al concetto del massimo rendimento, sia nei riguardi della pratica utilità per il miglioramento della viabilità spicciola, e pel risanamento dei nuclei più chiusi, sia nei riguardi della valorizzazione dei monumenti,

---

(1) La planimetria riprodotta alla fig. 173, riportata dalla suaccennata relazione della Commissione comunale considera per questa essenziale arteria Nord-Sud un tracciato che da Via Arenula prolungata risale per la Via Argentina, la Via S. Chiara, Piazza S. Eustachio, Piazza S. Luigi dei Francesi, Via della Scrofa allargate ad una sezione di circa 18 m., fino a raggiungere verso Piazza Nicosia il Lungotevere. Nei recentissimi studi del piano regolatore cittadino il concetto di ridurre al minimo i tagli nel vecchio nucleo e la preoccupazione delle difficoltà pratiche di eseguire un allargamento stradale di così grande lunghezza hanno indotto a modificare tale proposta in un'altra, meno efficace ma più breve ed economica, che ricerca per così dire la linea di minor resistenza: Distaccandosi dal Corso Vittorio Emanuele di contro a S. Andrea della Valle seguirà il tracciato avanti la Sapienza e Palazzo Madama per ricollegarsi, esternamente a Piazza Navona, con Piazza dell'Apollinare e Via Zanardelli.

(2) Cfr. E. SANJUST DE TEULADA, *Piano regolatore di Roma*, Roma 1908.

(3) Vedi la già citata *Relazione della Commissione, ecc.*

Digitized by Google

Fig. 173. — Il quartiere del Rinascimento in Roma e la sistemazione del diradamento. (Sono indicate a tratteggio le piante degli edifici aventi interesse artistico, a linea punteggiata i margini stradali ove verranno eseguite parziali demolizioni).

Digitized by Google

liberati senza esagerare nell'ampiezza, e quasi mai messi a contrapposto di fabbriche nuove, che rappresentano l'eccezione, non la regola.

Così, ad esempio, i larghi praticati a lato della Via Coronari in edifici privi di ogni importanza, oltre al dare respiro alla via, raggiungono lo scopo di liberare il fianco

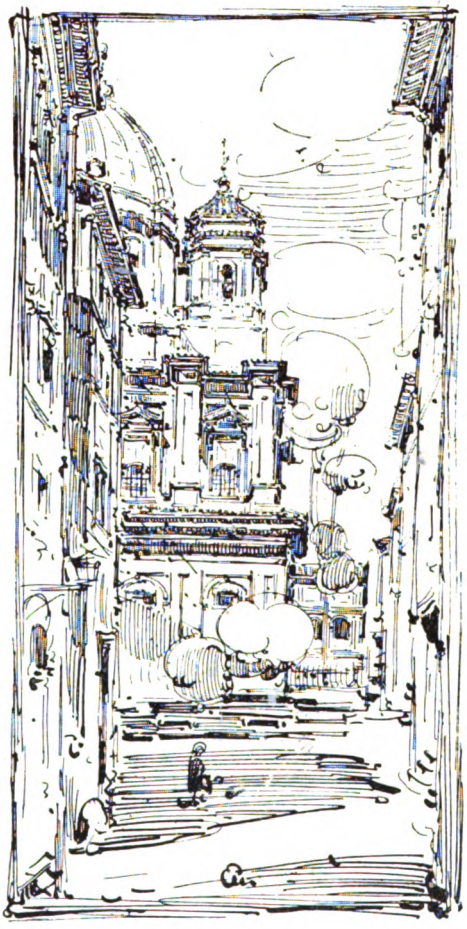


Fig. 174. — Bozzetto prospettico del fianco di S. Salvatore in Lauro liberato su Via dei Coronari.

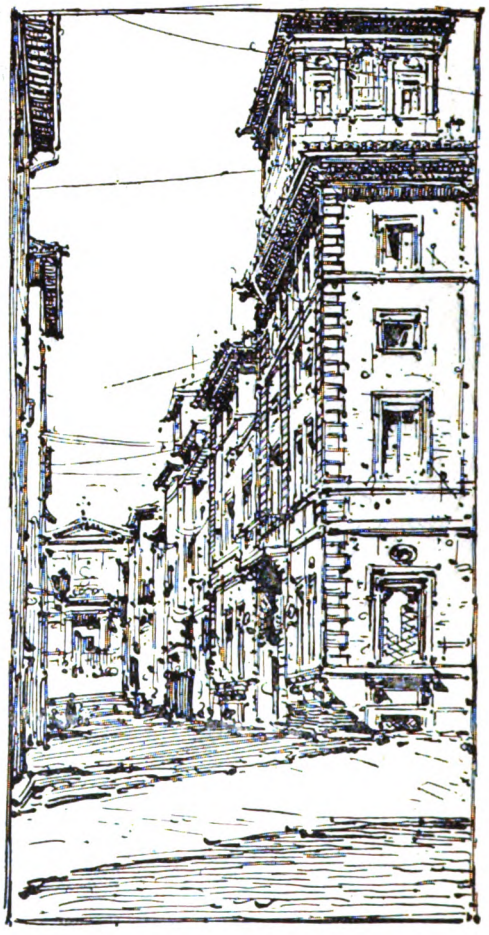


Fig. 175. — Bozzetto prospettico del Vicolo Vecchiarelli ampliato e del palazzo Vecchiarelli col suo belvedere.

SISTEMAZIONI NEL QUARTIERE DEL RINASCIMENTO IN ROMA.

della chiesa di S. Salvatore in Lauro, e lasciare un congruo spazio avanti il prospetto del palazzo Lancellotti e della casa Del Di ad isolare la torre dei Sanguigni. Lo spazio sistemato nella zona posteriore al palazzo della Cancelleria servirà a dare accesso ad un mercato in un nuovo piazzale su Via dei Cappellari (la zona più chiusa e lurida del quartiere), ma insieme a dar valore alla facciata magnifica. E dappertutto i due scopi o si associano o si alternano: piazzette di aereazione si hanno allo sbocco di Via della Vetrina, dietro il palazzo Alberini, a lato di Via Capodiferro, sulla Piazza del Fico; le visuali di Castel S. Angelo, e della cupola di S. Giovanni dei Fiorentini,

Digitized by Google

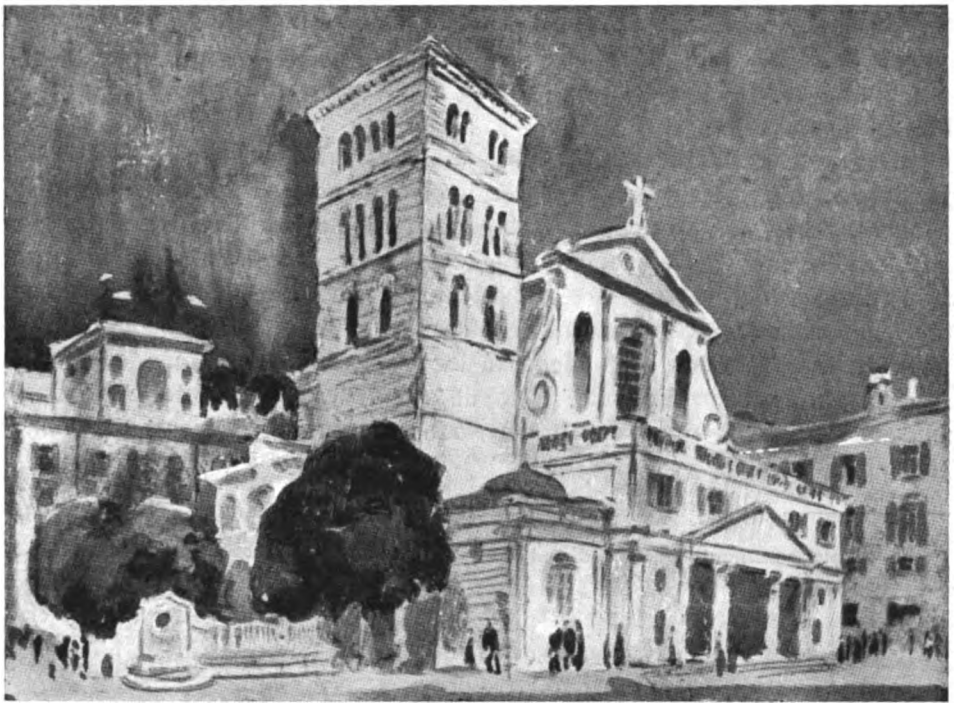


Fig. 176. — Veduta della progettata sistemazione.

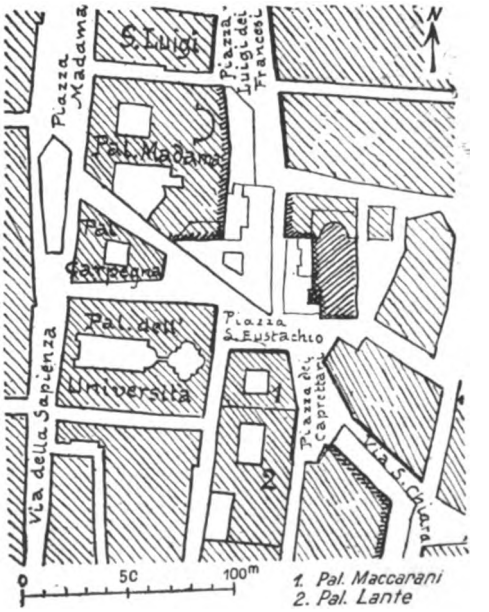


Fig. 177. — La pianta della piazza e delle adiacenze.

SISTEMAZIONI NEL QUARTIERE DEL RINASCIMENTO IN ROMA. LA PIAZZA S. EUSTACHIO.

Digitized by Google

del belvedere del palazzo Vecchiarelli e quello di un'alta casa in Via della Vetrina sono il più possibile aperte a sfondo di vie o di larghi; particolari aggruppamenti edilizi vengono studiati nella linea dei Lungotevere, allo sbocco del Ponte Vittorio Emanuele e del Ponte Umberto (1).

In tal modo lo studio prosegue angolo per angolo, casa per casa, senza preconcetti, con paziente e minuta ricerca sperimentale, risolvendo ad ogni passo un quesito storico, un problema d'arte, una pratica difficoltà economica. La teoria si frammenta e si ravviva tra le mille circostanze concrete della realtà. Ma occorre poi che un programma di graduale attuazione si prepari e si avvii regolarmente con analogo sentimento di affetto vigile, con analoga rispondenza tra mezzi e finalità se non si vuole che il proposito rimanga « un desiderio vano della bellezza antica ». Per Roma solo se il problema verrà affrontato in tal modo, il nobile scopo verrà raggiunto, e Roma rivivrà in quello che è il suo più vivace e gentile periodo della sua mirabilmente continua storia architettonica.

---

(1) Autorevole commento a queste proposte pel quartiere romano del Rinascimento è in J. Stübben, *Baulinien und Baupflege im Inneren der Stadt Rom* (*Deutsche Bauzeitung*, 1922).

Digitized by Google

CAPITOLO UNDECIMO

CONSORZI EDILIZI

Parlando del miglioramento e del diradamento dei quartieri interni si è già esaminato il tema del risanamento che muove dall'interno verso l'esterno; e si è visto come per dare carattere organico a queste opere sia necessario superare i confini spesso straordinariamente frazionati delle singole proprietà unendo insieme spazi liberi in un unico spazio centrale — cortile o giardino — su cui tutte le interne finestre prospettino, e demolire corpi di fabbrica, dare unità a condutture, ad impianti, ecc.

Per ottener questo occorre che *l'isolato sia considerato come una unica entità edilizia.* Questo è stato finora possibile solo quando un proprietario solo, e per giunta intelligente, si è reso padrone di tutti gli stabili ed ha potuto lavorarvi a suo talento, coordinando i provvedimenti; il quale caso è non la regola, ma la rara eccezione. Nei casi normali è invece necessaria la intesa tra i diversi proprietari, cioè la costituzione di un consorzio obbligatorio che promuova le opere, e ne stabilisca gli elementi finanziariamente positivi e quelli finanziariamente negativi, e compensi i proprietari danneggiati a spese di quelli che dalla sistemazione traggono utile, e dirima le questioni relative alle deroghe alle norme relative alle aperture di finestre sui confini ed altre simili. Dovrebbe pertanto il consorzio avere una effettiva e ben definita entità giuridica ed essere diretto e, quando occorra, finanziato da chi presiede al più vasto interesse dell'utile, del benessere, della bellezza e dei ricordi della città; cioè: nei casi ordinari il Comune coi suoi organi tecnici, e, quando entri in campo la salvaguardia o la valorizzazione di elementi d'arte, la R. Sovraintendenza ai monumenti.

Diamo di tutto questo qualche esempio positivo o negativo. Richiamiamo un'interessante applicazione (vedi fig. 157), già più sopra illustrata, del tema del risanamento interno e del coordinamento della fabbricazione. A Roma una delle iniziative edilizie private più felicemente riuscite è stata quella attuata una trentina di anni or sono negli stabili tra Via Emanuele Filiberto ed il Viale Manzoni dalla Banca d'Italia che se ne rese unica proprietaria, con l'unico mezzo efficace finora per stabilire un consorzio architettonico, cioè quello del quasi totale acquisto dell'isolato. Erano dapprima casamenti poveri e malsani, dovuti alla triste êra edilizia tra il 1880 ed il 1890, con scale oscure, con minuscoli cortili, con chiostrine nauseabonde: mediante la demolizione di corpi interni di fabbrica, con l'apertura di finestre e loggiati, con il collegamento tra le varie costruzioni rimaste, ne son derivati ottimi appartamenti prospicienti sui vasti cortili coltivati a giardino; ed il miglioramento economico è

Digitized by Google

venuto a compensare di gran lunga la perdita per la diminuzione di spazio fabbricato e per le spese dei lavori.

Anche in Roma non v'è chi non abbia notato la bruttura delle case poste in Via Nazionale in angolo di Via Parma, ove una servitù di *altius non tollendi*, e forse anche la inopportuna distribuzione delle singole aree, hanno vietato finora di elevare le basse costruzioni esistenti sulla linea stradale e lasciano scoperti indecorosamente balconi e cessi delle fabbriche retrostanti; laddove il consorzio obbligatorio toglierebbe lo sconcio realizzando un tale utile economico da compensare ad usura i proprietari di dette fabbriche.

In quasi tutte le città italiane, ma specialmente a Genova, è frequentissimo il caso della proprietà edilizia divisa non soltanto nel senso della superficie ma anche in senso verticale; non più la proprietà *usque ad sidera* come nel diritto romano, ma limitata al soffitto di una stanza. Così il concetto della comunione, che appare embrionalmente nel nostro Codice civile, dovrebbe avere ben più ampi sviluppi e contemplare sistematicamente gli elementi dei moderni impianti ed i molteplici rapporti delle modificazioni dei singoli elementi e del loro esercizio; il che avviene ora imperfettamente finchè non si determini in modo preciso la figura consorziale.

Questo del risanamento e del miglioramento dei vecchi isolati nel loro interno, cioè il còmpito gravissimo che ordinariamente gli edili non vedono, quando ritengono che solo rimedio sia quello di allargare qualche strada ed imbiancare qualche casa, è il più diretto e tipico campo di azione dei consorzi edilizi. Ma tanti altri se ne presentano anche per le costruzioni nuove nei nuovi quartieri.

Si è già a più riprese accennato a tanti inconvenienti della fabbricazione nuova: alla delusione nei riguardi estetici ed economici che ci ha portato il sistema dei minuscoli villini, dal meschino carattere individuale nella disposizione generale e nella forma architettonica, alla banalità stucchevole dei grandi casamenti che per la regolare distribuzione dei lotti e per la limitazione dei confini hanno le soluzioni architettoniche determinate come da equazioni, alla bruttura dei muri ciechi con cui alcune case di un isolato si elevano sulle altre. Molti di questi inconvenienti potrebbero eliminarsi con la sostituzione dell'entità « isolato » alla entità « casa ».

La riunione di cortili in più ampi spazi interni comuni potrebbe consentire da un lato la razionale utilizzazione dei lotti, da un altro lato la formazione delle migliori condizioni di vita nelle zone interiori degli isolati. Nella moderna esistenza nervosamente vibrante l'abitazione nelle stanze interne dovrebbe essere maggiormente ricercata che non quella sulle vie, tra la polvere ed i rumori dell'intenso movimento cittadino; ma per questo occorre che i cortili non siano piccoli e bui e tetri e mal tenuti, trascurati nella forma e nell'aspetto architettonico dai compilatori di progetti, ridotti alle minime dimensioni ammissibili dai regolamenti edilizi o dal Codice civile, trasandati nella manutenzione e nella pulizia, ma siano vaste oasi, ridenti serbatoi di aria e di luce. La valorizzazione che ne risulterà negli ambienti prospicienti su di essi compenserà allora i proprietari di una eventuale minore occupazione del terreno dovuta appunto all'associazione suindicata.

Talvolta anche nei riguardi del perimetro esterno potrebbero ottenersi soluzioni ottime con la formazione di rientranze e piazzette o terrazze unite alla strada, sì da

Digitized by Google

sostituire un movimento di masse alla parete continua delle facciate delle case; quel movimento che in forma troppo rigida e regolare ottenevano le soluzioni dell'Hénard, di cui si è fatto parola.

Con ciò potrebbe ottenersi il consenso a maggiori altezze su strade di non grande ampiezza, o si svilupperebbe maggiormente lo spazio per i negozi, e le condizioni di aria e di luce potrebbero spesso essere di molto migliorate col lasciare penetrare, per così dire, la via nell'interno dell'abitato.

Nei riguardi infine dei villini, l'associazione di più elementi ideata con giusta rispondenza allo scopo e con equilibrato senso d'Arte può raggiungere il fine, che altra volta qui si è auspicato, di costituire piazzette raccolte e darci masse più ampie, raggiungendo effetti armonici nell'Arte degli spazi senza che occorrano i lenocini, ahi quanto infelici e costosi, dell'ornato. Ci si riavvicinerebbe così a quegli aggruppamenti, talvolta mirabili nella loro semplicità, che le vecchie città e le vecchie borgate ancora ci mostrano nei loro quartieri di costruzione estensiva.

Direttamente la istituzione dei consorzi edilizi potrebbe avere applicazioni nell'attuazione di piani regolatori, sia nei nuovi quartieri che nei vecchi, quando un tracciato di vie nuove viene ad intersecare terreni o case.

Può talvolta il tracciato tener conto di uno schema esistente, ed anzi abbiamo qui suggerito di essere questa una norma necessaria per le vie di attraversamento entro l'abitato di una città; ma certo l'adattamento non può giungere fino alle suddivisioni della proprietà. Le ragioni stesse di una strada, anche se è di importanza locale, non consentono altro che raramente di tener dietro al reparto spicciolo; il quale era spesso artificioso ed irrazionale anche in rapporto alla primitiva funzione agricola ed edilizia, e lo diverrà a maggior ragione nella nuova.

Da qui opportunità di nuova orientazione dei confini, di nuovo frazionamento per costruire o per adattare gli edifici, di conformazione adatta per la utilizzazione dei lotti e dei relitti di area, che altrimenti risultano spesso delle forme e delle dimensioni le più assurde (1). La espropriazione totale e la rivendita da parte del Comune sarebbe provvedimento radicale ed organico; ma per molte ragioni è spesso impraticabile ed in ogni caso porta a sostituire la iniziativa centrale e burocratica a quella dei singoli. Nella maggior parte dei casi la demanializzazione, perfetta in teoria, reca ovunque la soluzioni più false ed intricate.

Il modo infatti con cui quasi sempre si procede nei Comuni agli esproprî, ai nuovi tracciamenti, alle ricostruzioni si è quello della cessione di tutti gli oneri e di tutti i diritti ad imprese private che si sostituiscono alla iniziativa ed alla attività comunale, e che nella utilizzazione delle aree di risulta, nella ricostruzione dei fabbricati sulle vie novellamente tracciate trovano il loro tornaconto. Così, per la incapacità delle Amministrazioni comunali a risolvere le questioni finanziarie ed edilizie tra loro combinate, per la difficoltà di aver di contro un ente veramente responsabile e solvibile da cui potere ottenere il pagamento dei diritti di miglioria, i proprietari vengono a trovarsi direttamente di fronte ad un estraneo, l'impresario, che li caccia dalle loro

(1) Su questo tema della reintegrazione logica dei lotti, il *remembrement* dei francesi, vedi, ad esempio, STÜBBEN, op. cit., 6ª parte, 4° capitolo.

Digitized by Google

case e sistema tutta la zona coi suoi criteri, che sono evidentemente soltanto criteri di frettolosa speculazione.

A Roma c'è stato un tentativo da parte del Governatorato di introdurre in tutto questo una regola almeno nei riguardi artistici, dando i disegni prospettici della nuova sistemazione, come se l'aspetto esterno di un isolato potesse fissarsi indipendentemente dalla interna disposizione, dall'organismo costruttivo, dalle ragioni pratiche. Ed è noto ormai dalle vivaci discussioni sorte a quali inconvenienti abbia dato origine il tentativo suddetto, che pur partiva dal nobile intento di dare unità di carattere e dignità di forma alle nuove agglomerazioni cittadine.

La iniziativa dei consorzi, regolarmente costituiti come enti finanziari ed edilizi giuridicamente riconosciuti, potrebbe a questo punto intervenire a fare ciò che il Comune non sa e non può fare, e che l'Impresa fa antipaticamente nel solo suo interesse finanziario, unilaterale e mal controllabile. I progetti da essi presentati nei riguardi della nuova sistemazione di tutto l'isolato, pur considerato non come una casa unica, ma come un armonico insieme di edifici, dovrebbero avere la precedenza nelle trattative a costituire la base delle discussioni e delle valutazioni, nei riguardi edilizi ed architettonici come nei riguardi economici; nei quali ultimi evidentemente dovrebbe aver luogo diretto la determinazione del plusvalore risultante dalla sistemazione esterna e della interna non soltanto per gli edifici immediatamente prospicienti sulla nuova arteria, ma altresì per tutti gli altri dell'isolato. La *extrema ratio* della espropriazione e della rivendita da parte del Comune ad altre organizzazioni dovrebbe rappresentare una eventualità a cui si accede quando sia fallita la prima.

A questi consorzi di proprietari così costituiti e così regolarmente inseriti nell'ordinamento amministrativo e tecnico ed artistico dei Comuni dovrebbe sempre presiedere un ingegnere od un architetto quale diretto rappresentante del podestà, cioè quale rappresentante dei supremi interessi cittadini; e questi dovrebbe non solo ascoltare e discutere le proposte dei singoli e dirimere le controversie, ma prendere l'iniziativa delle sistemazioni redigendo i progetti collettivi a grandi masse, e suggerire e spronare, ed ove occorra, imporre le soluzioni più opportune, rimanendo l'intermediario con l'autorità comunale e eventualmente anche con quelle provinciali e statali; sia nel coordinare le lottizzazioni delle aree, i mutui rapporti di fabbricabilità alle linee ed ai criteri del Piano regolatore, sia nel promuovere il contributo dei pubblici enti per quelle opere in cui il pubblico interesse superasse l'utile privato, sia per imporre sanzioni che dovrebbero giungere sino alle espropriazioni per pubblica utilità in casi di disaccordo inconciliabile, quando cioè l'impossibilità del funzionamento dei consorzi richiedesse che vi si sostituisse il Comune.

L'opera di questo magistrato architettonico dovrebbe trovare il controllo e la possibilità di revisione e di appello in Commissioni speciali, che potrebbero, del resto, essere le stesse Commissioni edilizie dei singoli Comuni. E dovrebbe altresì essere accompagnata da facilitazioni di credito fondiario e forse anche, in alcuni speciali casi, da agevolazioni fiscali.

Come si vede dunque, il funzionamento di questi organismi amministrativi tecnici ed artistici sarebbe non troppo dissimile da tanti altri enti consorziali, nè le difficoltà dovrebbero risultare gravi, quando al vecchio sistema parlamentaristico delle votazioni

Digitized by Google

a maggioranza si sostituisse il principio di autorità, l'amministrazione, in nome dell'utile collettivo, della giustizia edilizia.

Alla costituzione dei consorzi edilizi ed architettonici non mancano certo le obbiezioni. Derivano alcune dalle sopravvivenze di un liberismo ad oltranza, ormai superato dall'attuale regime. Altre si riferiscono alle difficoltà delle intese tra interessi talvolta divergenti, tra possibilità non sempre paragonabili, tra volontà non conciliabili. E gli scettici intervengono col rappresentare alcuni esperimenti grandiosi di codesta architettura collettiva fatti negli ultimi decenni con le ricostruzioni delle città distrutte dal terremoto dapprima, con le costruzioni delle case delle Società cooperative statali di poi; ed i risultati non sono certo incoraggianti.

Ma nei sistemi umani non basta il principio, e l'importanza maggiore sta nei mezzi, nello spirito delle applicazioni. Questi pietosi fallimenti testè menzionati traggono le loro cause, non dal criterio edilizio, ma da tante altre ragioni concomitanti e subordinate; e sono date anzitutto dalla mancanza completa di un'autorità statale, anzi di un qualunque senso di autorità, che lasciava sbrigliare la piccola vanità individualistica dei cooperatori ed i loro interessi ed i loro desiderî d'indipendenza. D'altro lato si aveva la costituzione di una vera burocrazia professionale, senza la molla della responsabilità e della ricerca d'Arte; e lo stato confuso degli studi architettonici e quello della condizione professionale con tutte le sue interferenze intervenivano a rendere volgare e sciatta la produzione.

A questi mali mai come ora è stato possibile porre rimedi adeguati. L'ordine della vita italiana attuale deve riflettersi nell'ordine nella costituzione di quartieri, nella formazione di isolati, nella organicità della concezione edilizia ed architettonica; e non può certo mancare l'energia per attuare i mezzi necessari allo scopo, anche se urtano pregiudizi ed interessi inveterati.

Nè, del resto, è da esagerare gli ostacoli consistenti nell'accordare interessi divergenti, nel trovare gli uomini adatti alle iniziative. Il sistema dei consorzi obbligatorî non è affatto nuovo ed ha da molto tempo applicazioni in Italia pei servizi idraulici di bonifica e per quelli stradali, e, come ha per quelli funzionato egregiamente e risolto le molteplici difficoltà, così a maggior ragione lo potrà nell'applicazione nuova.

Il paragone che negli ordinamenti attuali immediatamente si presenta è quello del Sindacato fascista.

L'individuo esiste coi suoi diritti ed i suoi doveri, con la sua volontà e la sua libera iniziativa, ma la sua attività deve armonicamente essere coordinata nel Sindacato, che a sua volta deve far dipendere gli interessi della classe dai grandi interessi della nazione: unione codesta mirabilmente equilibrata della concezione individualistica e classistica in armonia con quella nazionale e sociale.

Così deve valere per gli edifici, che rappresentano per così dire l'energia individuale, le esigenze della abitazione e del commercio tradotte in pietra. Tra essi e la città che esprime le sue norme generiche mediante i Piani regolatori ed i Regolamenti edilizi, deve esserci un organismo intermedio che è l'isolato cittadino. Il regime del singolo proprietario che sfrutta l'area a suo talento elevando muri ciechi sui confini, chiudendo visuali, causando terribili disarmonie estetiche nei rapporti di forma e di stile tra i varî fabbricati contigui, deve cedere il campo al nuovo ordine del coordinamento

Digitized by Google

dei varî progetti ad un pensiero unico che non vincoli soverchiamente lo svolgimento della libertà edilizia, ma la subordini all'interesse collettivo dei proprietari dei varî lotti, all'interesse collettivo di tutti i cittadini; i quali hanno diritto di richiedere che le città siano salubri e ridenti e che la estetica cittadina compensi il pubblico delle evidenti limitazioni di luce, di aria, di visuali, che reca seco lo sviluppo urbanistico (1).

Verso questa concezione la legislazione italiana si sta alfine lentamente avviando. È apparsa quest'anno nella Legge speciale per l'allargamento della Via Roma in Torino, nella quale opera i lavori di ricostruzione delle singole case sono appunto affidati a consorzi, che si costituiscono quando è concorde la maggioranza dei proprietari di case di un isolato. Tra breve tempo verrà la Legge per il Piano regolatore di Bari vecchia ad estendere l'istituzione al ben più interessante caso del risanamento di un quartiere. La questione è pertanto matura per entrare sistematicamente negli ordinamenti giuridici relativi alle questioni urbanistiche, cioè ad un tema nuovissimo, essenziale ed urgente per l'Italia, in cui tutto deve essere coraggiosamente rinnovato con organica opera savia ed audace.

(1) Il presente capitolo in parte collegasi a proposte che l'A. ebbe a svolgere in un articolo sulla rivista *Architettura ed Arti decorative*, anno IV, n. 12, e sulla rivista *L'Ingegnere*, anno I, n. 1. Recentemente il tema ha fatto oggetto di un ampio voto della Sezione di Catania del Sindacato fascista degli Architetti.

Digitized by Google

CAPITOLO DUODECIMO

NORME, PROCEDURE, LEGGI NUOVE

Nei precedenti capitoli ad ogni concetto astratto o ad ogni pratica illazione si è visto il cammino verso la meta non agevolato, ma ostacolato dalle leggi vigenti in Italia; si è visto come tutti gli istituti che fanno capo allo sviluppo cittadino, non uno escluso, siano addirittura decrepiti e quanto mai lontani dagli scopi che la tecnica e l'Arte urbanistica indicano come i più adatti allo scopo, quando non facilitano invece le forme peggiori.

Tutta un'immensa materia giuridica ed amministrativa attende dunque di essere accolta, utilizzando con pensiero italiano l'esperienza di quanto si è fatto in altre nazioni, in questo nuovo diritto sorto nella civiltà moderna. Essa non si limita certo al solo tema delle espropriazioni per pubblica utilità, come è stato finora, ma le stesse espropriazioni considera, non tanto come tema diretto, ma in funzione urbanistica (1), in coordinamento cioè con altri istituti con tutta la nuova concezione recata dalle esigenze e dalla scienza dei tempi nuovi.

Non è qui certo la sede per trattare ampiamente tale argomento (2), ma solo di riassumere, a guisa di indice, tutte le proposte di vario ordine che volta a volta sono state espresse nei varî punti della precedente trattazione.

1° Occorre anzitutto togliere l'assurda divisione tra piano d'ampliamento e piano di sistemazione interna (che per le leggi vigenti è il vero piano regolatore) stabilendo il collegamento indissolubile dei due termini nella nuova figura del Piano regolatore.

2° Occorre togliere il limite rigido e meccanico del numero di 10.000 abitanti, che ora (ove si escludano i luoghi di soggiorno e di cura) vige pei Comuni a cui è consentito di stabilire legalmente il proprio piano d'ampliamento.

---

(1) Al progetto di nuova legge per le espropriazioni che da tempo è pronto per la discussione parlamentare, ha presieduto certo una vera sapienza giuridica; ma poco vi si scorge questo concetto fondamentale, che ne deve fare un mezzo per le soluzioni di uno dei più gravi problemi civili.

(2) Tali questioni urbanistiche nel campo giuridico ed amministrativo formeranno il tema di una delle prossime pubblicazioni della « Collana Urbanistica » iniziata col presente volume.

La breve trattazione che qui si svolge sull'argomento segue in parte due articoli dell'A. su *Questioni Urbanistiche* (*L'Ingegnere*, anno II, n. 1, 1928); e su *Piani regolatori e politica urbanistica* (*Concessioni e costruzioni*, anno I, n. 1, 1930). Vedi anche sullo stesso argomento e con conclusioni analoghe: C. ALBERTINI, *I problemi urbanistici nella pratica tecnica ed amministrativa* negli *Atti del II Congresso nazionale Ingegneri italiani*, aprile 1931.

Digitized by Google

3° Occorre adottare il procedimento del Piano regolatore di massima (piano regionale, schema a grande linee dell'ampliamento nel futuro remoto e della sistemazione interna, zonizzazione generale, determinazione dei luoghi dei pubblici impianti, ecc.), tenendolo ben distinto dai piani regolatori definitivi e parcellari da redigersi ed approvarsi man mano che se ne manifesta la necessità. Il primo è il vasto programma urbanistico che non può essere pregiudicato e che non può dipendere da stretti limiti di tempo e di immediate possibilità finanziarie; pei secondi possono rimanere (pur con procedure abbreviate) le norme attuali relative al periodo venticinquennale di attuazione ed alla dimostrazione della capacità di realizzazione in tale tempo.

4° Occorre affrontare il tema delle espropriazioni per l'attuazione del Piano regolatore, capovolgendo radicalmente i termini dei concetti ora abitualmente applicati: pei quali si spogliano i proprietari delle zone interne per arricchire quelli delle esterne, si agevolano artificiosamente inopportuni sventramenti, ma si ostacola l'ampio ed ordinato e sano incremento dei quartieri periferici.

Per i tagli nei rioni esistenti occorre ritornare al rispetto alla proprietà, non esagerando nei vincoli, pagando il giusto prezzo attuale come corrisposta dell'esproprio, ovvero adottando (come ora a Torino) il sistema delle ricostruzioni consorziali.

Per le trasformazioni delle aree della periferia in aree edilizie, e più in generale per tutto l'ordinamento dell'ampliamento cittadino, occorre attribuire nuovi poteri e seguire nuovi concetti: stabilire preciso il principio della zonizzazione che giunga fino all'assoluto vincolo *non aedificandi* per quei terreni che il Comune intende mantenere come zone agricole, come parchi, come aree di riserva; stabilire come base dell'esproprio il principio del valore attuale e non di quello potenziale; o riformare le norme della contribuzione di miglioria rendendole facilmente applicabili, aumentando di tanto la percentuale sì da far rappresentare un vero compenso alle spese che il Comune deve sostenere, ed impedendo gli arricchimenti parassitari; ovvero adottare i sistemi della formazione dei demanî di aree o della cointeressenza tra proprietari e Comune.

5° Occorre contemplare la costituzione di enti autonomi per l'attuazione del Piano regolatore, che agiscano per mandato dei Comuni e che coordinino la loro azione, di carattere tipicamente industriale svolta nel pubblico interesse, con quella dei tanti altri enti (istituti per le case popolari, cooperative per case economiche, enti e società che eserciscono i mezzi di trasporto, uffici statali e comunali per le opere pubbliche, ecc.).

6° Occorre stabilire, non un Regolamento edilizio uguale per tutte le città, ma una costante inquadratura di norme pei Regolamenti edilizi; abolendo anzitutto una assurda circolare del 1913 del Ministero dei LL. PP. che ancora fa testo e che, con criteri ultraliberisti, escludeva ingerenze nell'attività dei privati e toglieva ogni diritto di controllo artistico sulle fabbriche; definendo in essi nettamente i concetti della ripartizione in zone in conseguenza, e talvolta in anticipo, alla redazione dei Piani regolatori. In questi Regolamenti va introdotto il « diritto architettonico », cioè la facoltà di stabilire norme di altezze e di schemi generali di linee sia pel rispetto a condizioni ambientali, sia per la disposizione euritmica delle fabbriche su alcuni dati spazi, sì che l'Architettura risponda ai concetti del tracciato edilizio. Ed il diritto architettonico — interesse pubblico che sovrasta all'arbitrio privato — deve poter giungere

Digitized by Google

alla imposizione di modificazioni esterne pur in edifici esistenti, od alla espropriazione da parte del Comune per tale titolo e tale scopo.

7° Occorre che il sistema del « diradamento edilizio » sia reso possibile ed efficace da tutto un complesso di disposizioni: obbligo ai proprietari di determinati lavori di miglioria di ordine igienico od artistico; titolo di espropriazione nelle inadempienze, ovvero in quei casi, come nei restauri positivi di carattere monumentale, in cui deve essere diretta l'opera dei pubblici enti nell'interesse dell'Arte; norme particolari relative alla forma ed alla massa delle costruzioni riprese nel margine dei tagli eseguiti, in modo da non creare contrasti tra vecchio e nuovo e di non portare ad utile di alcuni proprietari il vantaggio realizzato nel quartiere; costituzione della entità isolato sicchè sia possibile procedere efficacemente ai restauri ed alle aperture degli spazi all'interno determinando oneri e compensi pei singoli proprietari; istituzioni di speciali enti per l'attuazione, ovvero di Commissioni con ampi poteri che la promuovano e la guidino, facilitazioni fiscali e di credito per venire in aiuto delle singole iniziative.

8° Occorre istituire regolarmente i Consorzi edilizi obbligatorî tra i proprietari, o per lo scopo di ricostruzioni dopo sistemazioni interne, o per quello di una razionale reintegrazione dei lotti, o pei provvedimenti suindicati di risanamento e di miglioria. Quando tali Consorzi non solo già esistono ma hanno dirette agevolazioni dallo Stato o dai Comuni, come nel caso delle cooperative di funzionari per la costruzione di case, esigere che questo anzichè consentire l'arbitrio, come ora spesso è, rappresenti un dovere di disciplina edilizia.

9° Occorre sveltire tutta la procedura per l'approvazione dei Piani regolatori, pei quali ora i Comuni, pur tra le difficoltà create dalle pressioni degli interessi privati, debbono assoggettarsi ad un lavoro immane e perdere anni di tempo, ovvero subire la morbosa tentazione della illegalità, dannosa per tutti. È infatti interminabile la trafila delle operazioni, che comincia dalle formalità dell'approvazione dei progetti da parte del Podestà e della Consulta, e prosegue nei ricorsi degli interessati, nell'esame delle autorità tutorie provinciali (Genio civile, Sovraintendenza ai monumenti, medico provinciale, Giunta provinciale amministrativa) fino a quelli dei diversi Consigli superiori, ciascuno per sè stante, dei Lavori pubblici, della Sanità pubblica, delle Antichità e delle Belle Arti; e poi l'approvazione del Consiglio di Stato, e poi le pratiche per gli esproprî e per avere materialmente la disponibilità di locali o di terreni; lungo e snervante lavoro di Sisifo, poichè basta che in una di queste tappe si incontrino ostacoli perchè si debba cominciare daccapo (1).

L'adozione del Piano regolatore di massima precedente ai piani esecutivi renderebbe certo tutto questo congegno più agile, sia nel periodo dei progetti che in quello dei controlli; ma dovrebbe unirvisi la semplificazione, non certo l'abolizione, del lavoro di esame, associando in esso i differenti uffici ed i differenti Consigli, che ora esercitano

(1) Avviene spesso che quando, dopo un così lungo periodo, il Piano regolatore diviene esecutivo, esso è già sorpassato dalle contingenze; ovvero che alcuno dei consessi che esaminano e controllano, spaventato delle conseguenze dei ritardi, approvi anche quello che è irrazionale od inopportuno senza richiedere varianti; od infine che i Comuni rinunzino a darsi nuovi Piani regolatori e si limitino alla conferma di quelli, vecchi ed inadatti, giunti ormai alla scadenza; come è testè avvenuto per Bologna, col suo assurdo Piano di ampliamento, di cui si è sopra parlato.

Digitized by Google

ciascuno dal proprio punto di vista la critica in un tema che è invece complesso ma unico; a meno che non voglia crearsi una nuova organizzazione urbanistica di speciali competenze e di speciali poteri.

10° Occorre che a queste funzioni di vita nuova corrispondano organi adatti che ora mancano: uffici urbanistici in ogni Comune di qualche importanza, in speciali sezioni, preparate con tutta una nuova competenza, del R. Corpo del Genio civile e dello stesso Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Ed in ogni città, indipendentemente o no da quegli enti autonomi di cui si è testè parlato, dovrebbe esistere una Commissione urbanistica alle dipendenze del Comune, in cui dovrebbero essere rappresentate tutte le aziende o le istituzioni che hanno in questo campo una più o meno diretta funzione: ad esempio l'Amministrazione ferroviaria e le aziende o le società tramviarie.

Intorno a questa organizzazione ufficiale, volta a semplificare con gli accordi e con le competenze anzichè a complicare con le suddivisioni e le incomprensioni, dovrebbe svolgersi tutta l'opera feconda di coltura e di propaganda: negli insegnamenti da nuove cattedre nelle Scuole d'Ingegneria e di Architettura, nei corsi speciali pei funzionari del Genio civile, nelle conferenze pel pubblico colto, nella raccolta di dati statistici e di notiziario su quanto si compie in Italia od all'estero. Ed è in tale opera principalmente il còmpito di quell'Istituto centrale di Urbanistica, che è merito dell'on. Calza-Bini di aver recentemente promosso: suggerire, spronare, illuminare ed affiancare l'opera del Governo, dar vita ad iniziative per pubblici concorsi, per ricerche, per pubblicazioni.

Questa dunque è la vasta inquadratura entro cui potrà trovare adatto sviluppo il tema urbanistico, orientato specialmente verso quello che abbiamo definito « avviamento delle città »; problema nazionale tra i più ardui, complessi e pieni di responsabilità che esistano, in Italia più che altrove. E rapidamente si formerà e si diffonderà una vera ed alta coscienza urbanistica, che uscendo dall'empirismo rettorico e dall'infantilismo economico che ancora troppo imperversano in questo campo, si renda conto delle leggi fondamentali della vita delle città che non è lecito violare, e intenda la importanza della continuità di un programma di trasformazione e di sviluppo, senza il quale ogni opera è vana ed effimera, ogni iniziativa pubblica o privata è destinata a fallire; e sia fatta di rispetto verso il passato, di audace impulso verso l'avvenire, di sentimento e di calcolo, di conoscenza sicura dei mezzi offerti dalla tecnica moderna e di affetto consapevole verso le nostre città gloriose.

Ecco un bell'argomento di lavoro per l'Italia fascista.

Digitized by Google

INDICE

CAPITOLO I. .... Contrasti ed accordi . . . . . *Pag.* 1

» II..... Caratteri delle vecchie città . . . . . » 8

» III... Caratteri delle città moderne . . . . . » 62

La città come organismo sociale . . . . . » 67

La città come organismo cinematico . . . . . » 87

La città come organismo estetico . . . . . » 112

» IV.... Criteri e fasi dei Piani regolatori . . . . . » 143

» V..... I quesiti dei vecchi centri . . . . . » 154

» VI.... L'innesto dei nuovi quartieri sul vecchio tronco . . . . . » 184

» VII.. Piani di avviamento e politica urbanistica . . . . . » 198

» VIII. Esempi di città italiane . . . . . » 206

» IX.... Interna sistemazione dei vecchi quartieri. Gli attraversamenti . . . . » 236

» X..... Il miglioramento dei nuclei interni. La teoria del diradamento . . . . . » 248

» XI.... Consorzi edilizi . . . . . » 281

» XII.. Norme, procedure, leggi nuove . . . . . » 287

Digitized by Google

COLLANA DI URBANISTICA

DIRETTA DAL PROF. GUSTAVO GIOVANNONI

DIRETTORE DELLA R. SCUOLA D'ARCHITETTURA DI ROMA

PUBBLICATA SOTTO GLI AUSPICI

DELL'ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA

VOLUME PRIMO

TORINO
UNIONE TIPOGRAFICO-EDITRICE TORINESE
(già fratelli Pomba Libraj in Principio della Contrada di Pó - 1796)
1931-IX

Digitized by Google